



**Relatório das contribuições referentes à audiência pública nº 20/2010 do  
REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 129**

Dezembro - 2011

## 15 contribuições

Contribuição nº 1	
Colaborador: Célio Eugênio de Abreu Júnior [celio.eugenio@gmail.com]	Instituição: SSO/ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Item 129.7	129.27 - Ninguém pode transportar armas a bordo de uma aeronave operada por uma empresa aérea estrangeira dentro do Brasil, se na possuir uma autorização expressa da Agência Nacional de Aviação Civil, em nome do Governo Brasileiro.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O Plano de Segurança de Segurança de Empresa Aérea (PSEA) não deve suplantar um entendimento da Autoridade de Aviação Civil no que se refere ao transporte de armas a bordo. Há vários fatores inseridos na questão do transporte de armas em aeronaves que transcendem a uma simples inserção da matéria em um PSEA, especialmente no caso de uma empresa estrangeira.</p>	<p><b>Contribuição não aproveitada.</b>                      O transporte de armas no tráfego aéreo internacional é regulado no Anexo 13 da Convenção Internacional de Aviação Civil que prescreve em:</p> <p><b>“4.1 Objective</b>  <i>Each Contracting State shall establish measures to prevent <b>weapons</b>, explosives or any other dangerous devices, articles or substances, which may be used to commit an act of unlawful interference, the carriage or bearing of which is not authorized, from being introduced, by any means whatsoever, on board an aircraft engaged in civil aviation.”</i></p> <p><i>“4.7.4 Each Contracting State shall ensure that the carriage of <b>weapons</b> on board aircraft, by law enforcement officers and other authorized persons, acting in the performance of their duties, requires special authorization in accordance with the laws of the States involved.”</i></p> <p><i>“4.7.5 Each Contracting State shall consider requests by any other State to allow the travel of <b>armed personnel</b>, including in-flight security officers, on board aircraft of operators of the requesting State. Only after agreement by all States involved shall such travel be allowed.”</i></p> <p>Portanto fica claro que a seção refere-se a medidas que o Estado brasileiro toma para lidar com o transporte de armas em aeronaves civis estrangeiras. Claro também está que o não cumprimento dos requisitos acarreta em não autorização do transporte de armas a bordo de aeronave civil estrangeira.</p>

<b>Contribuição nº 2</b>	
<b>Colaborador: Ari Neves Guimarães Júnior [ari.junior@anac.gov.br]</b>	<b>Instituição: ANAC/GGTA 129</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
ITEM 129.11 - OPERAÇÕES REGULARES	<p>(a) Cada empresa estrangeira de transporte aéreo designada pelo governo do seu país de origem deve conduzir suas operações dentro do Brasil segundo este regulamento e de acordo com suas especificações operativas emitidas e aprovadas pela ANAC, em consonância com os padrões e práticas recomendadas na Parte I do Anexo 6 da Convenção Internacional de Aviação Civil. Os Pré-requisitos para regularização operacional das empresas estrangeiras de transporte aéreo público junto à GCTA - Gerência de Certificação das Operações de Transporte Aéreo - nº 129 da ANAC (Art. 204 ao Art. 211 do Código Brasileiro de Aeronáutica), são os seguintes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Nomeação de um representante legal; e,</li> <li>(2) Autorização de funcionamento jurídico.</li> </ol> <p>Cabe à GCTA a análise e a emissão das Especificações Operativas de uma empresa estrangeira operando em território brasileiro, requerido através do FORM nº 129 (Apêndice A) e de acordo com um processo de 05 (cinco) fases recomendado pela ICAO, a saber:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) FASE 1: Contato Inicial</li> <li>(2) FASE 2: Protocolização dos documentos da empresa na ANAC</li> <li>(3) FASE 3: Análise dos documentos</li> <li>(4) FASE 4: Demonstrações e Inspeções. Aplicável somente às empresas já em operação (Inspeção de Rampa padrão IDISR (Intercâmbio de Dados de Inspeções de Segurança em Rampa)</li> <li>(5) FASE 5: Aprovação e Emissão das Especificações Operativas.</li> </ol> <p>A documentação exigida para cumprimento as FASES (2) e (3) deste processo de emissão de E.O é:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Cópia autenticada da procuração do seu representante legal no Brasil (a cargo na ANAC da Superintendência de Regulação Econômica - SRE)</li> <li>(2) Cópia de documentos das aeronaves da frota da empresa: Certificados de Matrícula, de Aeronavegabilidade, de Ruído, de Seguro, Licença de Estação de Rádio e Contrato de Intercâmbio de aeronaves, Dry Lease ou Wet Lease (se aplicável).</li> <li>(3) Cópia de documentos relativos à empresa aérea: Certificado de Operador Aéreo (AOC), Especificações Operativas de origem (OPS SPECS).</li> <li>(4) Cópia de documentos relacionados com a operação das aeronaves no território brasileiro: Despacho Operacional do voo para as rotas solicitadas (navegação computadorizada entregue ao Piloto em Comando), Declaração da Autoridade de Aviação Civil de origem a respeito da regularidade dos tripulantes quanto ao cumprimento do Programa de Treinamento Operacional</li> </ol>

	<p>para a condução dos vôos de/para o Brasil.</p> <p>(5) Cópia de documentos dos prestadores de serviços terceirizados que darão apoio à operação aérea: Contratos de Handling, de Catering, de Manutenção e de Despacho de Vôo (se aplicável). Observação: Na eventualidade da empresa realizar os serviços apontados neste item, deverá apresentar a qualificação dos seus funcionários, nos casos aplicáveis.</p> <p>(6) Apresentação do Programa de Segurança de Empresa Aérea – PSEA (a cargo na ANAC da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA). A empresa estrangeira designada a operar em território brasileiro somente estará regularizada para iniciar as suas operações aéreas a partir do recebimento de sua Autorização de Operação, conforme os termos do Art. 212 do Código Brasileiro de Aeronáutica.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O atual rito processual de Emissão de Especificações Operativas das empresas estrangeiras no Brasil segue orientação da ICAO. Portanto, o texto do RBAC 129 deve refletir este processo, a fim de permitir aos operadores o conhecimento correto do que é exigido para a sua regularização de sua operação em território brasileiro.</p>	<p><b>Contribuição não aproveitada.</b></p> <p>(1) A proposta, apesar de consistente, não trata de matéria a ser incluída em RBAC. Por analogia ao prescrito para empresas nacionais, onde o RBAC 119 trata da certificação e a IS 119-001B trata das fases de certificação, tal matéria deve ser tratada em IS a ser desenvolvida.</p> <p>(2) Os “pré-requisitos” (1) Nomeação de um representante legal e, (2) Autorização de funcionamento jurídico já são tratados pela lei 7.565/86 e regulação específica da SRE/ANAC.</p>

<b>Contribuição nº 3</b>	
<b>Colaborador:</b> Ari Neves Guimarães Júnior [ari.junior@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GCTA
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
AS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS PERDEM A VALIDADE CASO UMA EMPRESA DEIXE DE OPERAR SEUS VOOS REGULARES PARA O BRASIL POR UM PERÍODO SUPERIOR A 180(cento e oitenta dias).	Caso uma empresa deixe de operar seus voos regulares no Brasil por um período superior a 180 dias (cento e oitenta dias), deverá encaminhar a documentação para atualização de suas EO, CONFORME ITEM 129.11.
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
Durante o período que a empresa deixar de operar no Brasil, seus requisitos operacionais podem ter sofrido alterações no país de origem podendo refletir no retorno de suas operações no Brasil.	<p><b>Contribuição parcialmente aproveitada.</b></p> <p>A ANAC que o requisito de operação recente que é aplicável às empresas nacionais deva ser aplicado às empresas estrangeiras por questão de igualdade de condições. Tais requisitos estão previstos, para empresas nacionais, nos parágrafos 119.61(a)(3) e 119.63(a)(1) do RBAC 119 e preveem prazo máximo de operação recente para empresas em operações de bandeira de 60 dias. Foi incluída também exigência de harmonização ao Índice de Utilização de Frequência conforme o art. 3º da Resolução ANAC nº 26 de 16 de maio de 2008. Portanto o texto a ser incluído na seção 129.11 será:</p> <p><i>129.11(d) Caso uma empresa estrangeira de transporte aéreo deixe de operar seus voos regulares para o Brasil por um período superior a 60 dias ou não alcance o Índice de Utilização de Frequência (IUF) conforme estabelecido pelo art. 3º da Resolução ANAC nº 26 de 16 de maio de 2008, deverá encaminhar documentação para atualização de suas Especificações Operativas.</i></p>

<b>Contribuição nº 4</b>	
<b>Colaborador:</b> Ari Neves Guimarães Júnior [ari.junior@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GCTA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
INCLUSÃO DE TEXTO NO ITEM 129.13	(D)AS EMPRESAS DEVERÃO ENCAMINHAR A ANAC A DOCUMENTAÇÃO RELATIVA AS MODALIDADES DE INTERCÂMBIO DE AERONAVES EM SEUS VOOS PARA O BRASIL, CONFORME ITEM 129.11 (a) (2).
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O atual rito processual de inclusão de intercâmbio de aeronaves nas Especificações Operativas das empresas estrangeiras no Brasil segue orientação da ICAO. Portanto, o texto do RBAC 129 deve refletir este processo, a fim de permitir aos operadores o conhecimento correto do que é exigido para a sua regularização de sua operação em território brasileiro.	<b>Contribuição aproveitada conforme proposta, mas com variação de forma.</b> Foi incluído o requisito 129.13(d) com o seguinte texto: <i>(d) As empresas estrangeiras de transporte aéreo devem encaminhar à ANAC documentação relativa às modalidades de intercâmbio de aeronaves em seus voos para o Brasil.</i>

<b>Contribuição nº 5</b>	
<b>Colaborador:</b> Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	<b>Instituição:</b> Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Tabela (em inglês) na seção <b>129.18</b> , que trata sobre sistema anti-colisão.	<b>Retirar</b> a expressão <b>“takeoff weight”</b> da versão em língua inglesa.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
A presença desta expressão não faz sentido no contexto da frase.	<b>Contribuição aproveitada conforme proposta.</b>

<b>Contribuição nº 6</b>	
<b>Colaborador:</b> Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	<b>Instituição:</b> Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>129.20 Gravadores digitais de dados de voo</b>	<b>Remover a seção.</b>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O RBAC 129, diferentemente do 14 CFR 129, não é aplicável às aeronaves registradas no Brasil, apenas às aeronaves estrangeiras voando para o Brasil. Portanto, não pode exigir a instalação destes equipamentos, limitando-se a exigir cumprimento com os critérios estabelecidos nos anexos da ICAO, como foi feito na seção 129.23 deste regulamento.</p> <p>Não obstante, não existe um RBHA/RBAC 125 citado.</p>	<p><b>Contribuição parcialmente aproveitada.</b></p> <p>O texto foi ajustado para conter SARP da ICAO, especificamente a seção 6.3 do Anexo 6 à Convenção Internacional de Aviação Civil. A redação foi alterada como segue:</p> <p><i>Ninguém pode operar uma aeronave sob este Regulamento a não ser que a aeronave seja equipada com pelo menos um gravador de dados de voo aprovado que utilize um método digital de gravação e armazenamento de dados e um método eficiente de recuperação desses dados. O gravador de dados de voo deve atender ao prescrito na seção 6.3 do Anexo 6 à Convenção de Aviação Civil Internacional.</i></p>

<b>Contribuição nº 7</b>	
<b>Colaborador:</b> Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	<b>Instituição:</b> Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>129.24 Gravadores de voz de cabine</b>	<b>Remover a seção.</b>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O RBAC 129, diferentemente do 14 CFR 129, não é aplicável às aeronaves registradas no Brasil, apenas às aeronaves estrangeiras voando para o Brasil. Portanto, não pode exigir a instalação destes equipamentos, limitando-se a exigir cumprimento com os critérios estabelecidos nos anexos da ICAO, como foi feito na seção 129.23 deste regulamento.</p> <p>Não obstante, não existe um RBHA/RBAC 125 citado.</p>	<p><b>Contribuição parcialmente aproveitada.</b></p> <p>O texto foi ajustado para conter SARP da ICAO especificamente a seção 6.3 do Anexo 6 à Convenção Internacional de Aviação Civil. A redação foi alterada como segue:</p> <p><i>Ninguém pode operar uma aeronave sob este Regulamento a não ser que esteja equipada com um gravador de voz de cabine aprovado que atenda ao prescrito na seção 6.3 do Anexo 6 à Convenção de Aviação Civil Internacional.</i></p>

<b>Contribuição nº 8</b>	
<b>Colaborador:</b> Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	<b>Instituição:</b> Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>129.29 Proibições de fumo a bordo</b></p> <p>...</p> <p>(c) Ninguém pode operar uma aeronave a menos que seja instalado em cada lavatório um aviso ou letreiro com os seguintes dizeres (ou equivalente): "É proibido impedir, ou tentar impedir, o funcionamento do detector de fumaça deste lavatório". Esses avisos ou letreiros não precisam atender aos requisitos do parágrafo (a) desta seção.</p>	<p><b>Esclarecimento</b> sobre a expressão "ou equivalente", indicando pode ser em outro idioma, incluindo outros além do inglês.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Tornará a intenção do texto mais claro.</p>	<p><b>Contribuição aproveitada.</b></p> <p>O texto foi alterado como segue, para maior clareza:</p> <p><i>(c) Ninguém pode operar uma aeronave a menos que seja instalado em cada lavatório um aviso ou letreiro com os seguintes dizeres (ou equivalente em inglês ou português): "É proibido impedir, ou tentar impedir, o funcionamento do detector de fumaça deste lavatório". Esses avisos ou letreiros não precisam atender aos requisitos do parágrafo (a) desta seção.</i></p>

<b>Contribuição nº 9</b>	
<b>Colaborador:</b> Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	<b>Instituição:</b> Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>129.29 Proibições de fumo a bordo</b></p> <p>...</p> <p>(g) Em qualquer segmento de voo de operações regulares os avisos “não fume”, ou equivalente, devem permanecer acesos desde o embarque até o desembarque dos passageiros.</p>	<p><b>Remover</b> o item.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O mesmo conteúdo encontra-se no item b desta mesma seção.</p>	<p><b>Contribuição aproveitada parcialmente.</b></p> <p>A invés de excluído o parágrafo (g), foi excluída a última frase do parágrafo (b). O texto do parágrafo (g) é mais abrangente e explícita que as luzes devem ser mantidas acesas desde o embarque até o desembarque dos passageiros. A redação do parágrafo (b) foi reformulada como segue:</p> <p><i>(b) É proibido fumar em todos os segmentos de voo em operações transportando passageiros, qualquer que seja o tempo de voo no segmento.</i></p>

<b>Contribuição nº 10</b>	
<b>Colaborador:</b> Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	<b>Instituição:</b> Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>129.109 Inspeções suplementares</b>                      (a) Aplicabilidade. Exceto como especificado no parágrafo (b) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade tenha:                      ...</p>	<p><b>129.109 Inspeções suplementares</b>                      (a) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade tenha:                      ...</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Não existe parágrafo (b), tornando o texto incoerente.</p>	<p><b>Contribuição não aproveitada.</b>                      Toda a subparte B foi excluída. Referir-se à análise da contribuição nº 15.</p>

<b>Contribuição nº 11</b>	
<b>Colaborador:</b> Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	<b>Instituição:</b> Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>129.111 Programa de Manutenção dos Sistemas de Interconexão de Cabeamento Elétrico (EWIS)</b>                      (a) Exceto como especificado no parágrafo (f) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:                      ...</p>	<p><b>129.111 Programa de Manutenção dos Sistemas de Interconexão de Cabeamento Elétrico (EWIS)</b>                      (a) Esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:                      ...</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Não existe parágrafo (f), tornando o texto incoerente.</p>	<p><b>Contribuição não aproveitada.</b>                      Toda a subparte B foi excluída. Referir-se à análise da contribuição nº 15.</p>

<b>Contribuição nº 12</b>	
<b>Colaborador:</b> Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro [paulo.monteiro@embraer.com.br]	<b>Instituição:</b> Embraer SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>129.113 Programa de Manutenção dos Tanques de Combustível</b>                      (a) Exceto como especificado no parágrafo (g) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:                      ...</p>	<p><b>129.113 Programa de Manutenção dos Tanques de Combustível</b>                      (a) Esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:                      ...</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Não existe parágrafo (g), tornando o texto incoerente.</p>	<p><b>Contribuição não aproveitada.</b>                      Toda a subparte B foi excluída. Referir-se à análise da contribuição nº 15.</p>

<b>Contribuição nº 13</b>	
<b>Colaborador:</b> Ari Neves Guimarães Junior [ari.junior@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GCTA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não foi citado.	Exclusão da proposta do item 2.4 da Justificativa - "A GPNO propõe também que as empresas aéreas estrangeiras apresentem uma Declaração de Conformidade (Anexo B, RBAC 129), como exigido das empresas aéreas nacionais".
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O Anexo B, do RBAC 129 refere-se a Declaração de RESPONSABILIDADE, que é um documento preenchido pelo representante legal da empresa estrangeira quando efetua os pedidos de voos charter conformes as IAC's 1401 e 1402. Declaração de Conformidade é um outro tema previsto para as empresas Brasileiras para análise da ANAC, no caso das empresas Estrangeiras a Declaração de Conformidade é de competência da Autoridade de Aviação do país de origem. Devemos lembrar o que cobramos para as empresas estrangeiras aqui no Brasil, por reciprocidade, por ser cobrado pela as empresas Brasileiras no exterior. Além disso, se cobrarmos declaração de conformidade para cada empresa operando no Brasil vai onerar muito o trabalho da ANAC visto que atualmente são 57 empresas estrangeiras operando voos regulares.	<b>Contribuição não aproveitada.</b> O texto foi inserido equivocadamente no item 2.4 da justificativa. Não cabe revisão pois o texto não faz parte da minuta. A minuta propriamente dita não faz nenhuma referência à Declaração de Conformidade, mas apenas à Declaração de Responsabilidade no Apêndice B do Regulamento.

<b>Contribuição nº 14</b>	
<b>Colaborador:</b> Ari Neves Guimarães Junior [ari.junior@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GCTA
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Inspeções de rampa da ANAC em empresas estrangeiras.	Cada empresa estrangeira operando voos comerciais no Brasil estão sujeitas a inspeções de rampa pela ANAC segundo os requisitos do Programa de Intercâmbio de Dados de Inspeções de Segurança em rampa (IDISR) do Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional da OACI, para qual a ANAC está colaborando.
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
As empresas devem estar cientes das inspeções regulares da ANAC nos aeroportos onde opera.	<p><b>Contribuição parcialmente aproveitada.</b>                      Foi inserido o requisito, porém não especificando os programas de intercâmbio de dados, de modo que a ANAC possa mais tarde celebrar outros programas intercâmbios. O texto foi redigido como segue:</p> <p><i>129.31 Programas de intercâmbio de dados                      Toda empresa estrangeira de transporte aéreo operando aeronaves comerciais no Brasil está sujeita a inspeções de rampa pela ANAC, de acordo com, os programas de intercâmbio de dados que o Brasil faça parte.</i></p>

<b>Contribuição nº 15</b>	
<b>Colaborador:</b> Ari Neves Guimarães Junior [ari.junior@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/GCTA 129
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
SUPRESSÃO DE ITENS.	SUPRIMIR DOS ITENS 129.14, 129.17, 129.18, 129.20, 129.24, 129.29 E DA SUBPARTE B - AERONAVEGABILIDADE CONTINUADA.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
OS ITENS RELACIONADOS ACIMA SÃO REQUISITOS DO ESTADO CERTIFICADOR DE ORIGEM E, POR ISTO, ESTÃO MAIS LIGADOS AOS REQUISITOS EXIGIDOS PARA OPERAÇÃO DE EMPRESAS SOB A ÉGIDE DO RBAC 121. PARA AS EMPRESAS ESTRANGEIRAS DEVEMOS SEGUIR AS RECOMENDAÇÕES DA OACI ESPECIALMENTE NO DOC 8335.	<b>Contribuição aproveitada parcialmente.</b> As seções 129.14, 129.20 e 129.24 estão fazendo referência aos Anexos da Convenção de Aviação Civil Internacional. As seções 129.17 e 129.18 são equipamentos necessários para a navegação no espaço aéreo brasileiro, não cabendo a exclusão. A seção 129.29 se refere aos Art. 2º § 2º da Lei Federal nº 9294/96 e ao Art. 298 do CBA, que se aplicam inclusive a aeronaves estrangeiras quando em território nacional. Subparte B – toda a subparte B foi excluída conforme proposta.