

1 RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

2 Contribuições recebidas na audiência pública do Processo Nº 60800.100014-2011-08 (emenda 01 ao RBAC 45) e respectivas observações.

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
1- Rafael Santos	
<p>45.23-I Marcas de nacionalidade e de matrícula (a) Cada operador de uma aeronave civil brasileira deve colocar nessa aeronave marcas de nacionalidade e de matrícula, conforme se segue: (1) marcas <i>de nacionalidade</i>: as marcas de nacionalidade são constituídas pelos grupos de letras maiúsculas PP, PR, PT ou PU; (2) marcas <i>de matrícula</i>: as marcas de matrícula são constituídas por arranjos de três letras maiúsculas, dentre as vinte e seis do alfabeto, excetuando-se:</p> <p>Texto Sugerido: (2) marcas <i>de matrícula</i>: as marcas de matrícula são constituídas por arranjos de três letras maiúsculas, dentre as vinte e seis do alfabeto, eventualmente combinadas com algarismos de 0 a 9, excetuando-se:</p> <p>Justificativa: Ao consultarmos o anexo da OACI/ICAO correspondente às marcas de nacionalidade das aeronaves, nota-se que o Brasil é o país que mais adota prefixos iniciais (PP, PR, PT e PU) (fonte: http://legacy.icao.int/icao/en/anb/fls/alpha_State.pdf).</p> <p>Considerando que o prefixo PU é atualmente reservado para uma certa categoria de aeronaves (e assim desprezando o mesmo para o cálculo) existem em torno de 52.000 combinações diferentes disponíveis para as matrículas das demais aeronaves brasileiras. Esse número pode não ser suficiente para o futuro, além de eventualmente causar transtornos na fonia ao termos, por exemplo, muitas aeronaves com prefixos similares em pontos próximos do espaço aéreo.</p> <p>Adotando-se os algarismos de 0 a 9 para uso nas combinações (como fazem os Estados Unidos da América, por exemplo) o número de combinações disponíveis para as matrículas das aeronaves brasileiras eleva-se para um número em torno de 139.000.</p> <p>Pelos motivos expostos, sugiro a mudança acima detalhada.</p>	<p>Comentário não aproveitado</p> <p>O comentário é positivo e poderá ser aproveitado em nova emenda do RBAC 45, seja para acolher a sugestão, seja para que o tema seja alocado no RBAC 47, o qual eventualmente pode acolher a sugestão. Para tal, deverá previamente ser realizado estudo mais aprofundado e do impacto da referida sugestão.</p>
2- Mário Sérgio Narciso de Souza	
<p>45.11 Marcação de produtos</p> <p>(a) Aeronaves. Cada fabricante de aeronaves sujeito ao cumprimento da seção 21.182 do RBAC 21 deve marcar cada aeronave fixando uma placa de identificação à prova de fogo que: (1) inclua a informação especificada na seção 45.13 deste Regulamento, usando um método aprovado de marcação à prova de fogo;</p>	<p>Comentário não aproveitado</p> <p>A inclusão do termo “em pé” é redundante e não adequado em certas circunstâncias.</p> <p>A inclusão do termo “na lateral” é prescritiva, pois a porta poderá não estar na lateral da aeronave como é o caso quando a porta estiver localizada na parte traseira inferior</p>

<p>(2) seja colocada de modo a ser improvável que seja danificada ou removida durante serviços normais, ou perdida ou destruída em caso de acidente; e</p> <p>(3) [Reservado]</p> <p>(3)-I seja fixada:</p> <p>(i) no lado externo da fuselagem, legível para uma pessoa no solo, e colocada adjacente e posteriormente à porta mais traseira da aeronave ou na superfície da fuselagem próxima à cauda; ou...</p> <p>Texto Sugerido:</p> <p>(i) no lado externo da fuselagem, legível para uma pessoa em pé no solo, e colocada adjacente e posteriormente à porta mais traseira na lateral da aeronave ou na superfície da fuselagem próxima à cauda; ou...</p> <p>Justificativa:</p> <p>Uma das principais razões para a exigência da placa de identificação à prova de fogo é para os casos de acidente ou incidentes aeronáuticos, para que as autoridades possam identificar mais facilmente a aeronave que sofreu avarias pelo fogo. Bem, no caso de acidente ou incidente em que a aeronave foi ao solo sem os trens de pouso, ou com os trens de pouso recolhidos, caso a placa de identificação tenha sido fixada na parte inferior da aeronave, inviabiliza toda a possibilidade de verificação da mesma imediatamente. Portanto, acho necessário que a mesma seja fixada em uma das laterais da aeronave e não na parte inferior da mesma.</p>	<p>do cone de cauda da aeronave, como por exemplo, aeronave cargueira. Nesta solução de projeto, o requisito não seria exequível, por não existir porta lateral.</p>
<p>3- Paulo Márcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p>45.11 Marcação de produtos</p> <p>(4)-1 A designação do modelo e o número de série do fabricante que trata o parágrafo anterior não necessita ser disposto nas aeronaves operadas de acordo com os RBAC 121 e RBAC 135 ou sendo exportadas.</p> <p>Texto Sugerido:</p> <p>45.11 Marcação de produtos</p> <p>(4)-I A designação do modelo e o número de série do fabricante que trata o parágrafo anterior não necessita ser disposto nas aeronaves operadas de acordo com os RBAC 121, RBAC 135 e RBAC 125 ou sendo exportadas.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Alinhado com o item 1.4.3 da justificativa publicada pela ANAC junto a proposta, a Embraer sugere que, quando da sua publicação final, uma isenção aos operadores conforme RBAC 125 deve ser incluída, pois a aeronave operada por este tipo de operador é compatível com as aeronaves operadas conforme RBAC 121 e RBAC 135 no que diz respeito ao tamanho da aeronave.</p>	<p>A inclusão do RBAC 125 (ainda não editado pela ANAC) não é possível, pois impossibilita a uniformidade com normas similares de organizações estrangeiras conforme previsto no Art. 3 da Resolução nº 30/2008.</p>
<p>FIM DAS CONTRIBUIÇÕES</p>	