

1 RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

2 Contribuições recebidas na audiência pública do Processo Nº 60800.175978-2011-00 (Isenção ao RBHA 91.805 (b)(4)) e respectivas observações.

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>1- Serafim Rodrigues de Moraes Neto</p> <p>Art. 1º Deferir parcialmente, conforme peticionado por Terra Norte Empreendimentos Rurais e Comerciais S.A., Alessandra Azevedo Coutinho Abrão, FL Participações Empresariais Ltda. e Associação Nacional de Manutenção Aeronáutica - ANMAER e nos termos das Notas Técnicas nºs 85/2011/GGCP/SAR, 76/2011/GGCP/SAR, 97/2011/GGCP/SAR, 62/2011/GTPN/SAR e 69/2011/GTPN/SAR, PELO PRAZO DE 1 (UM) ANO contado a partir da data de publicação desta Decisão, o pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 91.805(b)(4) do Regulamento Brasileiro da Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91) para as aeronaves de seguintes marcas: (...)</p> <p>Art. 2º Durante o período de vigência da isenção, as aeronaves de que trata esta Decisão somente poderão ser operadas em serviços aéreos privados e estarão proibidas de operar: (...)</p> <p>Parágrafo único. As operações com origem ou destino em AEROPORTOS CONTROLADOS não poderão ultrapassar 40 (QUARENTA) MOVIMENTOS.</p> <p><u>Texto sugerido:</u></p> <p>Trata-se de questionamento referente aos dois pontos em destaque:</p> <p>1. Isenção delimitada por um ano</p> <p>a) Qual é o objetivo da delimitação?</p> <p>b) A isenção poderá ser renovada após 12 meses?</p> <p>c) Qual será o procedimento de renovação?</p> <p>d) Essa renovação poderá ser realizada juntamente com a IAM?</p> <p>2. Operações delimitadas em quarenta movimentos</p> <p>e) Qual é o conceito legal de “MOVIMENTO”?</p> <p>f) Quais seriam os aeroportos controlados?</p> <p>g) Um deslocamento entre as cidades de Goiânia e Belém, com escala em Palmas (ida e volta), será computado quantos movimentos?</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Trata-se de questionamento com o objetivo de esclarecer possíveis obscuridades na decisão em questão.</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p> <p>O comentário enviado não sugere nova redação ou modificação da Minuta de Decisão submetida à Audiência Pública, entretanto em virtude deste comentário alterou-se a expressão “aeroporto controlado” para “aeródromo controlado” conforme definição estabelecida em publicação do órgão competente pelo controle do tráfego aéreo. Quanto aos questionamentos acerca da referida Minuta, se esclarece que:</p> <p>1- É possível a renovação mediante novo pedido de isenção conforme o RBAC 11. Tecnicamente, o objetivo dessa delimitação é permitir que a situação seja reavaliada pela ANAC periodicamente, de forma a verificar se as premissas usadas para conceder a isenção continuam válidas (em termos de quantidade de movimentos, aeroportos, reclamações, etc.), bem como se reavale as limitações operacionais.</p> <p>2- A definição de “movimento de aeronave” está estabelecida no RBAC 161 com a seguinte redação: “termo genérico utilizado para caracterizar um pouso, uma decolagem, ou um toque e arremetida de aeronaves civis no aeródromo”. Um deslocamento entre as cidade de Goiânia e Belém, com escala em Palmas é composto por 4 (quatro) movimentos.</p> <p>3- Conforme a ICA 100-12 do DECEA: AERÓDROMO CONTROLADO - Aeródromo no qual se presta serviço de controle de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo.</p>

	<p>NOTA: A expressão "AERÓDROMO CONTROLADO" indica que o serviço de controle de tráfego aéreo é prestado para o tráfego de aeródromo, porém não implica necessariamente a existência de uma zona de controle.</p>
<p>2- Georges de Moura Ferreira 3- ALESSANDRA AZEREDO C. ABRAO - VOAR AVIACAO LTDA 4- ELOY BIESUZ - HELISUL TÁXI AÉREO LTDA 5- CARLOS ALBERTO EDO PALMA - AEROCAMP COM. E SERV. AERONÁUTICOS LTDA.</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Art. 1º Deferir parcialmente, conforme peticionado por Terra Norte Empreendimentos Rurais e Comerciais S.A., Alessandra Azevedo Coutinho Abrão, FL Participações Empresariais Ltda. e Associação Nacional de Manutenção Aeronáutica - ANMAER e nos termos das Notas Técnicas nºs 85/2011/GGCP/SAR, 76/2011/GGCP/SAR, 97/2011/GGCP/SAR, 62/2011/GTPN/SAR e 69/2011/GTPN/SAR, pelo prazo de 1 (um) ano contado a partir da data de publicação desta Decisão, o pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 91.805(b)(4) do Regulamento Brasileiro da Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91) para as aeronaves de seguintes marcas:</p> <p>I - PT-LBW, modelo Learjet 25, nº de série 056; II - PT-LMM, modelo Learjet 25D, nº de série 323; III - PT-LQK, modelo Learjet 24E, nº de série 333; IV - PT-ISO, modelo Learjet 25C, nº de série 115; V - PT-OHD, modelo Learjet 25D, nº de série 296; VI - PT-IIQ, modelo Learjet 25C, nº de série 089; VII - PT-JKQ, modelo Learjet 24D, nº de série 284; VIII - PT-LEA, modelo Learjet 25B, nº de série 155; IX - PT-LEN, modelo Learjet 25B, nº de série 093; X - PT-LKD, modelo learjet 24F, nº de série 356; XI - PT-LNN, modelo Learjet 25C, nº de série 176; XII - PT-LMS, modelo Learjet 24D, nº de série 296; e XIII - PT-LUZ, modelo Learjet 25D, nº de série 335.</p> <p>Art. 2º Durante o período de vigência da isenção, as aeronaves de que trata esta Decisão somente poderão ser operadas em serviços aéreos privados e estarão proibidas de operar:</p> <p>I - em qualquer horário, nos aeroportos de: a) Fortaleza/CE - Pinto Martins (SBFZ); b) Recife/PE - Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF); c) Rio de Janeiro/RJ - Santos Dumont (SBRJ); d) São Paulo/SP - Congonhas (SBSP); e) Vitória/ES - Eurico Aguiar Sales (SBVT); f) Brasília/DF - Presidente Juscelino Kubitschek (SBBR); e</p> <p>II - no horário noturno, compreendido entre 22h e 7h (horário local), nos demais aeroportos controlados.</p>	<p>Vide comentário anterior.</p> <p>A ANAC esclarece que o horário de 22:00 às 7:00 foi definido com base nos horários considerados de maior sensibilidade ao ruído, tanto pelo RBAC 161 quanto pelas normas ABNT 11415 e 12859.</p> <p>A proibição de operação dessas aeronaves nos aeroportos de Fortaleza/CE - Pinto Martins (SBFZ), Recife/PE - Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Rio de Janeiro/RJ - Santos Dumont (SBRJ), São Paulo/SP - Congonhas (SBSP) e Vitória/ES - Eurico Aguiar Sales (SBVT) está estabelecida na própria seção 91.805 do RBHA 91.</p> <p>A proibição de operação no aeroporto de Brasília/DF - Presidente Juscelino Kubitschek (SBBR), sugerida inclusive por uma das petições, foi incluída devido a ser frequentemente exposto na imprensa o descontentamento da população de seu entorno devido a emissão de ruído das aeronaves que lá operam.</p> <p>Os pedidos de isenção ressaltam a baixa utilização das aeronaves por isso foi proposta limitação quanto ao número de movimentos. A limitação a 40 movimentos considerou as informações das aeronaves envolvidas na petição nos últimos cinco anos.</p> <p>A ANAC esclarece que a justificativa descrita no comentário de que "a movimentação das aeronaves objetos da consulta, não causarão qualquer impacto, mesmo porque cumprem com os níveis de ruídos exigidos pela própria ANAC.", não procede, pois conforme</p>

Parágrafo único. As operações com origem ou destino em aeroportos controlados não poderão ultrapassar 40 (quarenta) movimentos.

Texto sugerido:

Art. 1º Deferir conforme peticionado por Terra Norte Empreendimentos Rurais e Comerciais S.A., Alessandra Azevedo Coutinho Abrão, FL Participações Empresariais Ltda. e Associação Nacional de Manutenção Aeronáutica - ANMAER e nos termos das Notas Técnicas nºs 85/2011/GGCP/SAR, 76/2011/GGCP/SAR, 97/2011/GGCP/SAR, 62/2011/GTPN/SAR e 69/2011/GTPN/SAR, a partir da data de publicação desta Decisão, o pedido de isenção de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 91.805(b)(4) do Regulamento Brasileiro da Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91) para as aeronaves de seguintes marcas:

...

Art. 2º Durante o período de vigência da isenção, as aeronaves de que trata esta Decisão somente poderão ser operadas em serviços aéreos privados e estarão proibidas de operar:

I - em qualquer horário, nos aeroportos de:

- a) Rio de Janeiro/RJ - Santos Dumont (SBRJ);
- b) São Paulo/SP - Congonhas (SBSP);
- c) Vitória/ES - Eurico Aguiar Sales (SBVT);

II - no horário noturno, compreendido entre 23h e 6h (horário local), nos demais aeroportos controlados.

Parágrafo único. - suprimido

Justificativa:

A nova redação do RBAC 36 (Requisitos de ruído para aeronave) e respectiva emenda, publicado pela ANAC no Capítulo 2 do Processo de Certificação de Ruído, menciona em seu item 2.2 letra (b) nºs (1) e (2) e letras afins, que: “De acordo com o RBAC 36, Emenda nº 28, o padrão de ruído a ser empregado no processo de certificação de um projeto de tipo é exclusivamente a Emenda 36-28 do regulamento da FAA, 14 CFR Part 36: “Noise Standarts: Aircraft Type and Airworthiness Certification”.

As restrições impostas por inviabilizam economicamente a operação das aeronaves, ao passo em que aeroportos como Recife, Fortaleza e Brasília sempre recebem a operação de aeronaves militares e altamente ruidosas, além de civis de grande porte. Aliás, por se localizarem em locais próximos ao litoral (Recife e Fortaleza), e com certo isolamento de seus centros urbanos (Brasília), a movimentação das aeronaves objetos da consulta, não causarão qualquer impacto, mesmo porque cumprem com os níveis de ruídos exigidos pela própria ANAC.

De igual alvitre não há qualquer justificativa para que essas aeronaves não operem segundo os padrões já existentes e aplicados em aeroportos com restrição de horários (como Congonhas), que tem suas operações limitadas aos horários das 23:00-06:00h, e 40 movimentações anuais são insuficientes mesmo para promover sua manutenção ou qualificar suas

estabelecido no RBAC 21.17 o projeto de tipo destas aeronaves cumprem com requisitos de ruído aplicáveis dos RBAC vigentes na data em que o requerimento para certificação de tipo foi apresentado à Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto da Aeronave. Isso significa que apesar dessas aeronaves cumprirem com os requisitos de ruído estabelecidos em sua base de certificação e estarem de acordo com o seu projeto de tipo aprovado elas não cumprem os requisitos operacionais (RBHA 91).

A justificativa apresentada pelo comentário confunde requisitos de aeronavegabilidade com requisitos operacionais ao mencionar que “as aeronaves objeto da presente consulta são aeronavegáveis e atendem aos requisitos de ruídos internacionais para seguirem operando”. Por isso tal justificativa não pode ser acatada pela ANAC.

<p>tripulações, pois as limitam a menos de dois voos (pouso e decolagem) por mês. Aliás, qual foi a base ou parâmetro que determinou 40 movimentos anuais, sendo que os mesmos podem ser computados como meros acionamentos...</p> <p>Quanto a isenção limitada em um ano, sem a previsão de qualquer possibilidade de prorrogação, caso a mesma seja mantida, não haveria sequer razões para as aeronaves terem seu C.A. renovado, ressaltando o fato de que as mesmas estão aptas a operar dentro das regras brasileiras e internacionais de limitação de ruídos ainda por muitos anos.</p> <p>As aeronaves objeto da presente consulta são aeronavegáveis e atendem aos requisitos de ruídos internacionais para seguirem operando. A restrição extensiva de suas operações levaria a perda de empregos e de arrecadação, o que provocaria um impacto social negativo, o que não coaduna com o princípio da promoção da aeronavegabilidade.</p> <p>Assim, precisa ser observado pela ANAC o que determina a emenda nº 28 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, RBAC nº 36 (Requisitos de ruído para aeronave), que alterou, a partir de 09 de junho de 2009, a aplicação do Anexo 16 da OACI, que orienta o bom emprego da RBAC nº 36, emenda nº 28 do Regulamento básico da Administração Federal da Aviação Civil dos EEUU ao caso.</p> <p>Ressaltando, o MPR – 280, através do capítulo 2.6 “Meios aceitáveis de cumprimento de requisitos de ruídos”, orienta em sua letra (a), que os regulamentos associados à certificação de ruído devem cumprir com o que determina o RBAC 36.</p> <p>Esses e outros motivos serão amalhados e debatidos ao longo da consulta/audiência pública a ser instaurada, ao que se requer o total provimento dos pontos ora colocados.</p>	
<p>6- FL Participações Empresariais LTDA.</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Art. 1º - Deferir parcialmente, conforme peticionado por Terra Norte Empreendimentos Rurais e Comerciais S.A., Alessandra Azevedo Coutinho Abrão, FL Participações Empresariais Ltda. e Associação Nacional de Manutenção Aeronáutica - ANMAER e nos termos das Notas Técnicas nºs 85/2011/GGCP/SAR, 76/2011/GGCP/SAR, 97/2011/GGCP/SAR, 62/2011/GTPN/SAR e 69/2011/GTPN/SAR, pelo prazo de 1 (um) ano contado a partir da data de publicação desta Decisão, o pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 91.805(b) (4) do Regulamento Brasileiro da Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91) para as aeronaves de seguintes marcas:</p> <p>I - PT-LBW, modelo Learjet 25, nº de série 056; II - PT-LMM, modelo Learjet 25D, nº de série 323; III - PT-LQK, modelo Learjet 24E, nº de série 333; IV - PT-ISO, modelo Learjet 25C, nº de série 115; V - PT-OHD, modelo Learjet 25D, nº de série 296; VI - PT-IIQ, modelo Learjet 25C, nº de série 089; VII - PT-JKQ, modelo Learjet 24D, nº de série 284; VIII - PT-LEA, modelo Learjet 25B, nº de série 155; IX - PT-LEN, modelo Learjet 25B, nº de série 093; X - PT-LKD, modelo learjet 24F, nº de série 356; XI - PT-LNN, modelo Learjet 25C, nº de série 176; XII - PT-LMS, modelo Learjet 24D, nº de série 296; eXIII - PT-LUZ, modelo Learjet 25D, nº de série 335.</p>	<p>Vide observações anteriores.</p>

Art. 2º - Durante o período de vigência da isenção, as aeronaves de que trata esta Decisão somente poderão ser operadas em serviços aéreos privados e estarão proibidas de operar:

I - em qualquer horário, nos aeroportos de:

- a) Fortaleza/CE - Pinto Martins (SBFZ);
- b) Recife/PE - Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF);
- c) Rio de Janeiro/RJ - Santos Dumont (SBRJ);
- d) São Paulo/SP - Congonhas (SBSP);
- e) Vitória/ES - Eurico Aguiar Sales (SBVT);
- f) Brasília/DF - Presidente Juscelino Kubitschek (SBBR); e

II - no horário noturno, compreendido entre 22h e 7h (horário local), nos demais aeroportos controlados.

Parágrafo único. As operações com origem ou destino em aeroportos controlados não poderão ultrapassar 40 (quarenta) movimentos.

Texto sugerido:

Art. 1º Deferir conforme peticionado por Terra Norte Empreendimentos Rurais e Comerciais S.A., Alessandra Azevedo Coutinho Abrão, FL Participações Empresariais Ltda. e Associação Nacional de Manutenção Aeronáutica - ANMAER e nos termos das Notas Técnicas nºs 85/2011/GGCP/SAR, 76/2011/GGCP/SAR, 97/2011/GGCP/SAR, 62/2011/GTPN/SAR e 69/2011/GTPN/SAR, a partir da data de publicação desta Decisão, o pedido de isenção de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 91.805(b) (4) do Regulamento Brasileiro da Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91) para as aeronaves de seguintes marcas:

Art. 1º - O pedido de isenção temporária proposto de 01 ano não atendi nosso pleito, até porque quase todas aeronaves estão com suas IAMs vencidas, e esse prazo não seria suficiente nem para regularizar esse requisito. Sem contar que a oficina de manutenção Hangar I fechou suas atividades tamanha a demora, e morosidade da ANAC, e outras oficinas não renovarão suas habilitações de manutenção para os LEAR serie 20.

Então sugiro de 05 a 10 anos de isenção, para podermos novamente investir em nossas aeronaves, e poder melhorar os controles de aviação e os requisitos cobrados pela ANAC.

Art. 2º Durante o período de vigência da isenção, as aeronaves de que trata esta Decisão somente poderão ser operadas em serviços aéreos privados e estarão proibidas de operar:

I - em qualquer horário, nos aeroportos de:

- a) Rio de Janeiro/RJ - Santos Dumont (SBRJ);
- b) São Paulo/SP - Congonhas (SBSP);
- c) Vitória/ES - Eurico Aguiar Sales (SBVT);

II - no horário noturno, compreendido entre 23h e 6h (horário local), nos demais aeroportos controlados.

Parágrafo único. – suprimido

Justificativa:

A nova redação do RBAC 36 (Requisitos de ruído para aeronave) e respectiva emenda, publicado pela ANAC no Capítulo 2 do Processo de Certificação de Ruído, menciona em seu item 2.2 letra (b) nºs (1) e (2) e letras afins, que: “De acordo com o RBAC 36, Emenda nº 28, o padrão de ruído a ser empregado no processo de certificação de um projeto de tipo é exclusivamente a Emenda 36-28 do regulamento da FAA, 14 CFR Part 36: “Noise Standarts: Aircraft Type and Airworthiness Certification”.

As restrições impostas por inviabilizam economicamente a operação das aeronaves, ao passo em que aeroportos como Recife, Fortaleza e Brasília sempre recebem a operação de aeronaves militares e altamente ruidosas, além de civis de grande porte. Aliás, por se localizarem em locais próximos ao litoral (Recife e Fortaleza), e com certo isolamento de seus centros urbanos (Brasília), a movimentação das aeronaves objetos da consulta, não causarão qualquer impacto, mesmo porque cumprem com os níveis de ruídos exigidos pela própria ANAC.

De igual alvitre não há qualquer justificativa para que essas aeronaves não operem segundo os padrões já existentes e aplicados em aeroportos com restrição de horários (como Congonhas), que tem suas operações limitadas aos horários das 23:00-06:00h, e 40 movimentações anuais são insuficientes mesmo para promover sua manutenção ou qualificar suas tripulações, pois as limitam a menos de dois voos (pouso e decolagem) por mês. Aliás, qual foi a base ou parâmetro que determinou 40 movimentos anuais, sendo que os mesmos podem ser computados como meros acionamentos...

Quanto a isenção limitada em um ano, sem a previsão de qualquer possibilidade de prorrogação, caso a mesma seja mantida, não haveria sequer razões para as aeronaves terem seu C.A. renovado, ressaltando o fato de que as mesmas estão aptas a operar dentro das regras brasileiras e internacionais de limitação de ruídos ainda por muitos anos.

As aeronaves objeto da presente consulta são aeronavegáveis e atendem aos requisitos de ruídos internacionais para seguirem operando. A restrição extensiva de suas operações levaria a perda de empregos e de arrecadação, o que provocaria um impacto social negativo, o que não coaduna com o princípio da promoção da aeronavegabilidade.

Assim, precisa ser observado pela ANAC o que determina a emenda nº 28 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, RBAC nº 36 (Requisitos de ruído para aeronave), que alterou, a partir de 09 de junho de 2009, a aplicação do Anexo 16 da OACI, que orienta o bom emprego da RBAC nº 36, emenda nº 28 do Regulamento básico da Administração Federal da Aviação Civil dos EEUU ao caso.

Ressaltando, o MPR – 280, através do capítulo 2.6 “Meios aceitáveis de cumprimento de requisitos de ruídos”, orienta em sua letra (a), que os regulamentos associados à certificação de ruído devem cumprir com o que determina o RBAC 36.

Esses e outros motivos serão ameadados e debatidos ao longo da consulta/audiência pública a ser instaurada, ao que se requer o total provimento dos pontos ora colocados.

FIM DAS CONTRIBUIÇÕES