



**Relatório de análise das contribuições referentes à
audiência pública nº 26/2016, dos REGULAMENTOS
BRASILEIROS DA AVIAÇÃO CIVIL nºs 119, 135, 137, 142,
145 e 153**

(período das contribuições: 21/11/2016 a 23/1/2017)

Fevereiro – 2019

93 contribuições

Contribuição nº 1

Colaborador: Silvia Cristina Lobo Cavalcante – Superintendência de Assuntos Regulatórios e Societários

Instituição: Infraero

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

RBAC 153.35 - *Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas*

“(d) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

RBAC 153.35 - *Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas*

“(d) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA **ou CAU**, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Infraero possui em seu quadro de profissionais diversos arquitetos que, pela experiência e conhecimento, possuem requisitos similares para figurar como responsáveis técnicos das atividades desenvolvidas pela área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas nos aeródromos, desde que devidamente registrado no CAU – Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil, em conformidade ao dispositivo constante no RBAC 153, no que tange à responsabilidade técnica dos profissionais registrados no sistema CONFEA/CREA.

Cabe esclarecer que tais profissionais faziam parte do sistema CREA/CONFEA até o ano de 2010, quando, devido à alteração legislativa, foram obrigados a realizar seu registro em Conselho de Classe específico, no caso o Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU.

Deve-se observar que a atividade profissional dos arquitetos, da mesma forma como existe no sistema CONFEA/CREA, possui dispositivos legais que regulamentam suas atividades e atribuições, para efeito de registro de responsabilidade, acervo técnico e celebração de contratos de exercício profissional previstas nas seguintes legislações:

- a) Art. 28, inciso I, da Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010;
- b) Art. 2º da Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010;
- c) Resolução CAU/BR nº 21, de 5 de abril de 2012, que dispõe sobre as atividades e atribuições profissionais do arquiteto e urbanista. Segundo essa Resolução, ao arquiteto compete as seguintes atribuições:

Art. 2º As atribuições profissionais do arquiteto e urbanista a que se refere o artigo anterior são as seguintes:

I - supervisão, coordenação, gestão e orientação técnica;

II - coleta de dados, estudo, planejamento, projeto e especificação;

III - estudo de viabilidade técnica e ambiental;

IV - assistência técnica, assessoria e consultoria;

V - direção de obras e de serviço técnico;

VI - vistoria, perícia, avaliação, monitoramento, laudo, parecer técnico, auditoria e arbitragem;

VII - desempenho de cargo e função técnica;

VIII - treinamento, ensino, pesquisa e extensão universitária;

IX - desenvolvimento, análise, experimentação, ensaio, padronização, mensuração e controle de qualidade;

X - elaboração de orçamento;

XI - produção e divulgação técnica especializada; e

XII - execução, fiscalização e condução de obra, instalação e serviço técnico.

...

Art. 3º Para fins de Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), definido em Resolução própria do CAU/BR, as atribuições profissionais dos arquitetos e urbanistas serão representadas no Sistema de Informação e Comunicação do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (SICCAU) através das seguintes atividades:

- 3. GESTÃO 3.1. COORDENAÇÃO E COMPATIBILIZAÇÃO DE PROJETOS 3.2. SUPERVISÃO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO;
- 3.3. DIREÇÃO OU CONDUÇÃO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO; 3.4. GERENCIAMENTO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO;
- 3.5. ACOMPANHAMENTO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO; 3.6. FISCALIZAÇÃO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO; 3.7. DESEMPENHO DE CARGO OU FUNÇÃO TÉCNICA.

Com efeito, o arquiteto realiza, similar à Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, prevista no sistema CREA/CONFEA, o Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), que é um documento que comprova que projetos, obras ou serviços técnicos de arquitetura e urbanismo possuem um responsável devidamente habilitado e com situação regular perante o Conselho para realizar tais atividades. Os RRTs são gravados no Sistema de Informação e Comunicação do CAU (SICCAU) e compõem o acervo técnico do arquiteto e urbanista. É uma proteção à sociedade e confere legitimidade ao profissional, fornecendo segurança técnica e jurídica para quem contrata e para quem é contratado.

Portanto, defende-se que o arquiteto e urbanista é habilitado para atuar como responsável técnico dos serviços referentes às áreas de manutenção aeroportuária e demais atividades executadas nos aeródromos, desde que devidamente registrado no CAU.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 2

Colaborador: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante – Superintendência de Assuntos Regulatórios e Societários

Instituição: Infraero

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

RBAC 153.201 Sistema de manutenção aeroportuária

(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária deve manter uma ART de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA, vinculada ao serviço em questão.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

RBAC 153.201 Sistema de manutenção aeroportuária

*(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária deve manter uma ART **ou RRT** de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA **ou CAU**, vinculada ao serviço em questão.*

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Infraero possui em seu quadro de profissionais diversos arquitetos que, pela experiência e conhecimento, possuem requisitos similares para figurar como responsáveis técnicos das atividades desenvolvidas pela área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas nos aeródromos, desde que devidamente registrado no CAU – Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil, em conformidade ao dispositivo constante no RBAC 153, no que tange à responsabilidade técnica dos profissionais registrados no sistema CONFEA/CREA.

Cabe esclarecer que tais profissionais faziam parte do sistema CREA/CONFEA até o ano de 2010, quando, devido à alteração legislativa, foram obrigados a realizar seu registro em Conselho de Classe específico, no caso o Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU.

Deve-se observar que a atividade profissional dos arquitetos, da mesma forma como existe no sistema CONFEA/CREA, possui dispositivos legais que regulamentam suas atividades e atribuições, para efeito de registro de responsabilidade, acervo técnico e celebração de contratos de exercício profissional previstas nas seguintes legislações:

a) Art. 28, inciso I, da Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010;

b) Art. 2º da Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010;

c) Resolução CAU/BR nº 21, de 5 de abril de 2012, que dispõe sobre as atividades e atribuições profissionais do arquiteto e urbanista.

Segundo essa Resolução, ao arquiteto compete as seguintes atribuições:

Art. 2º As atribuições profissionais do arquiteto e urbanista a que se refere o artigo anterior são as seguintes:

I - supervisão, coordenação, gestão e orientação técnica;

II - coleta de dados, estudo, planejamento, projeto e especificação;

III - estudo de viabilidade técnica e ambiental;

IV - assistência técnica, assessoria e consultoria;

V - direção de obras e de serviço técnico;

VI - vistoria, perícia, avaliação, monitoramento, laudo, parecer técnico, auditoria e arbitragem;

VII - desempenho de cargo e função técnica;

VIII - treinamento, ensino, pesquisa e extensão universitária;

IX - desenvolvimento, análise, experimentação, ensaio, padronização, mensuração e controle de qualidade;

X - elaboração de orçamento;

XI - produção e divulgação técnica especializada; e

XII - execução, fiscalização e condução de obra, instalação e serviço técnico.

...

Art. 3º Para fins de Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), definido em Resolução própria do CAU/BR, as atribuições profissionais dos arquitetos e urbanistas serão representadas no Sistema de Informação e Comunicação do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (SICCAU) através das seguintes atividades:

3. GESTÃO 3.1. COORDENAÇÃO E COMPATIBILIZAÇÃO DE PROJETOS 3.2. SUPERVISÃO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO;

3.3. DIREÇÃO OU CONDUÇÃO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO; 3.4. GERENCIAMENTO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO;

3.5. ACOMPANHAMENTO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO; 3.6. FISCALIZAÇÃO DE OBRA OU SERVIÇO TÉCNICO; 3.7

DESEMPENHO DE CARGO OU FUNÇÃO TÉCNICA.

Com efeito, o arquiteto realiza, similar à Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, prevista no sistema CREA/CONFEA, o Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), que é um documento que comprova que projetos, obras ou serviços técnicos de arquitetura e urbanismo possuem um responsável devidamente habilitado e com situação regular perante o Conselho para realizar tais atividades. Os RRTs são gravados no Sistema de Informação e Comunicação do CAU (SICCAU) e compõem o acervo técnico do arquiteto e urbanista. É uma proteção à sociedade e confere legitimidade ao profissional, fornecendo segurança técnica e jurídica para quem contrata e para quem é contratado.

Portanto, defende-se que o arquiteto e urbanista é habilitado para atuar como responsável técnico dos serviços referentes às áreas de manutenção aeroportuária e demais atividades executadas nos aeródromos, desde que devidamente registrado no CAU.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 3

Colaborador: Superintendência de Assuntos Regulatórios e Societários – DJRS

Instituição: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

RBAC nº 119 – Certificação: Operadores Regulares e não-regulares

(p) *Operação complementar* significa qualquer operação regular conduzida por uma pessoa operando um dos tipos de aeronaves citados a seguir, com uma frequência semanal total de operação de pelo menos 05 (cinco) circuitos fechados, em pelo menos uma rota entre dois ou mais aeródromos regulares de acordo com horários de voos tornados públicos:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(p) *Operação complementar* significa qualquer operação regular conduzida por uma pessoa operando um dos tipos de aeronaves citados a seguir, com uma frequência semanal total de operação de pelo menos 05 (cinco) circuitos fechados, em pelo menos uma rota entre dois ou mais aeródromos regulares **ou helipontos**, de acordo com horários de voos tornados públicos:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Com a modernização da aviação civil e das aeronaves, atualmente já existem operadores aéreos utilizando aeronaves de asas rotativas (com mais de 9 assentos) para efetuar longos voos (plataformas de petróleo ou entre cidades). Tais aeronaves em nada (quanto à capacidade de transporte) se diferem de aeronaves de asas fixas, devendo receber tratamento isonômico, de acordo com a proposta de inclusão do texto acima.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 4

Colaborador: Superintendência de Assuntos Regulatórios e Societários

Instituição: Infraero

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Item 153.309 Ambulâncias

(a) O operador de aeródromo deve prover ambulância(s) para estabilização e remoção das vítimas de uma emergência aeroportuária.
(1) A condução da(s) ambulância(s) deve ser efetuada por pessoal habilitado e capacitado, em conformidade com as normas nacionais de trânsito.

(2) A tripulação mínima da(s) ambulância(s) deve obedecer às normas do Ministério da Saúde e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

(3) As características técnicas e operacionais da(s) ambulância(s) devem obedecer às normas do Ministério da Saúde e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Item 153.309 Ambulâncias

O operador de aeródromo, **em parceria com a rede pública hospitalar, deve estabelecer procedimentos para acionamento dos recursos públicos, a exemplo do SAMU, para** prover ambulância(s) destinadas à estabilização e remoção das vítimas de emergências aeroportuárias.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Prover saúde pública é dever do Estado, conforme estabelece a Constituição Federal.

Dotar aeroportos com, apenas, uma ou duas ambulâncias, não representa recursos significativos para atender possíveis demandas de saúde pública, principalmente em casos de acidentes aeronáuticos.

Os custos inerentes à contratação de serviços médicos de emergência terceirizados são muito elevados diante das receitas de inúmeros aeroportos, havendo tendência de absorção de demandas que deveriam ser suportadas pela rede pública hospitalar.

O operador de aeródromo não deve ser onerado em função da incapacidade ou ausência do Estado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 5

Colaborador: Julia Lopes Da Cunha

Instituição: GTPN/SAR/ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Seção 145.221-I do RBAC 145:

<p>“145.221-I Relatórios periódicos A menos que de outra forma especificado pela ANAC, cada organização de manutenção certificada deve encaminhar até o último dia útil do mês subsequente: (a) um relatório mensal contendo os serviços de manutenção executados naquele mês; e (b) um relatório trimestral contendo a relação do pessoal técnico vinculado à organização de manutenção com as alterações ocorridas no trimestre anterior.”</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>145.221-I Relatórios periódicos A menos que de outra forma especificado pela ANAC, cada organização de manutenção certificada deve encaminhar até o último dia útil do mês subsequente: (a) um relatório mensal contendo os serviços de manutenção executados naquele mês ou informando, se for o caso, a não execução de quaisquer serviços; e (b) um relatório trimestral contendo a relação do pessoal técnico vinculado à organização de manutenção com as alterações ocorridas no trimestre anterior.</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Com base em informações reportadas pelos servidores e equipe da Gerência Técnica de Aeronavegabilidade (GTAR), que recebe, analisa e audita documentos relativos à manutenção de aeronaves, o texto da seção 145.221-I sugere ação ambígua por parte dos regulados. Estes, em situação de não execução de quaisquer serviços no mês, ora encaminham o relatório mensal informando a ausência de serviços, ora não o encaminham, sob a justificativa posterior de que o texto do regulamento, da forma como escrito, não os obriga ao envio.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.</p>

Contribuição nº 6
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>Seção 137.3, item (14). Suprimi-la. “(14) operações agrícolas noturnas significa operações realizadas no período compreendido entre 30 minutos após o por do sol e 30 minutos antes do nascer do sol;”</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>A IAC 3135 – Voo Agrícola noturno -, que permitia esse tipo de operação - sob determinados critérios - foi revogada em pela resolução nº 259, de 07/12/2012. Nem o RBHA 91, tampouco a ICA 100-12 – Regras do Ar – permitem a operação noturna de aeronaves, pilotos, em localidades inapropriadas, sem o atendimento de critérios estabelecidos nessas normas. Portanto, até que seja realizado estudo de viabilidade do voo agrícola noturno (e ele possa ser inserido no regulamento específico – 137), não se pode desobedecer o RBHA 91 e demais regras do DECEA sobre o tema.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.</p>

Contribuição nº 7
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>Inserir na Seção 137.107 (ou seção de Requisitos Gerais) referência à IS 137-003A ou IS que venha a substituí-la. Enxugar o texto desta seção (pois na IS repete todo o texto) e retirar a informação de necessidade de um Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional – MGSO [RBAC 137, item 137.107(f)(1)] (Mais à frente haverá uma proposta de alteração de requisitos de SGSO).</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>“O requerente do COA pode basear-se nas instruções da IS 137-003A como um método de cumprimento deste regulamento.”</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>A IS 137-003A detalha e instrui o processo de certificação aos interessados. É primordial sugerir segui-la para que o processo ganhe qualidade e celeridade em seu curso. À época da emenda 00 do RBAC 137, esta IS não existia.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 8
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.103, item (a)(1). Alterar. “(1) estejam registradas na categoria SAE, conforme previsto no RBHA 47, ou RBAC que venha a substituí-lo;”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“(1) estejam registradas na categoria SAE, conforme previsto na Resolução 293, de 19/11/2013.”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O RBHA 47 (portaria 350/DGAC, de 07/10/1992) foi revogado pela resolução nº 293, de 19/11/2013. Como sabe-se que atualmente aplica-se a resolução supra mencionada, é correto inseri-la no texto da nova emenda do 137.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. Embora não estivesse no escopo da proposta, não há impacto para o conteúdo técnico do regulamento, pois se trata apenas de correção de referência, de uma norma já revogada para a norma equivalente em vigor.

Contribuição nº 9
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.115. Suprimi-la.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No COA agrícola constam as informações: razão social, endereço, nome do gestor responsável e telefones. A alteração desses dados não implica em degradação da condição técnico-operacional da empresa. Portanto, o excesso de burocracia e homem/hora necessários frente a pedidos de mudanças pífias no documento não se justificam. A alteração de qualquer item mencionado naquela seção pode ser realizada apenas nas EO (seção 137.123), que são vinculadas e indissociáveis do COA.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 10
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.125, item (a)(2). Alterar. “(2) diretor ou gerente de segurança operacional;”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“(2) gerente de segurança operacional”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Enxugar terminologias desnecessárias.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta, pois a alteração trata do cargo de diretor ou gerente de segurança operacional, mas não foi proposta a alteração da nomenclatura. Embora trate apenas de nomenclatura, a alteração pode impactar na estrutura interna dos operadores, uma vez que, na gestão empresarial, os nomes dos cargos de “diretor” e “gerente” possuem significados distintos. Assim, tal alteração deveria passar primeiramente por audiência pública.

Contribuição nº 11
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.125(c). Alterar.

“(c) O detentor do COA deve encaminhar à ANAC a designação do gestor responsável e do diretor ou gerente de segurança operacional.”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“(c) O detentor do COA deve encaminhar à ANAC a designação formal do pessoal de administração, seguindo instruções da IS 137-003A.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A IS 137-003A detalha e instrui o assunto. É primordial sugerir segui-la para que o processo ganhe qualidade e celeridade em seu curso. À época da emenda 00 do RBAC 137, esta IS não existia.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.
Foi mencionado todo o pessoal de administração, em lugar de apenas o gestor responsável e o diretor ou gerente de segurança operacional.
Porém não foi incluída a menção à IS 137-003, pois não cabe ao regulamento estabelecer que o cumprimento da IS é obrigatório (o que alteraria o caráter de método de cumprimento da IS).

Contribuição nº 12

Colaborador: João Paulo Hirae Gomes

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Seção 137.207(a). Alterar.

“(a) Somente podem realizar operações aeroagrícolas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC 67, válido.”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“(a) Somente podem realizar operações aeroagrícolas pilotos agrícolas habilitados e que mantenham em dia a experiência recente de piloto em comando, conforme o RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC 67, válido.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não engessar esta seção apenas nos requisitos de validade da habilitação e do CMA. Sabe-se que segundo RBAC 61 (seção 61.21), nenhuma pessoa pode conduzir voo em comando (de qualquer operação) a menos que esteja em dia com sua experiência recente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 13

Colaborador: João Paulo Hirae Gomes

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Seção 137.211(a). Incluir.

“(a) Exceto nos casos de controle de vetores, ninguém pode operar uma aeronave agrícola contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“(b) O operador que pretenda executar o item “a” desta seção e necessite desviar-se de regras de tráfego aéreo, como as altitudes mínimas de voo sobre área densamente povoadas, deve possuir autorização dos órgãos de tráfego aéreo competentes.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A altura mínima de voos sobre área densamente povoadas é de 1000 pés sobre o mais alto obstáculo, e num raio de 600M para aviões, e menos alto para helicópteros, de acordo com a ICA pertinente.

Sabe-se que para o controle de vetores, as alturas que devem ser voadas são infinitamente menores que as regulamentadas pelos órgãos de controle de espaço aéreo.

Portanto, deve-se “lembrar” o operador da necessidade de autorização/coordenação com os órgãos de tráfego aéreo responsáveis.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 14

Colaborador: João Paulo Hirae Gomes

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Seção 137.203(b). Suprimi-la.

“(b) Ninguém pode conduzir operações aeroagrícolas em espaço aéreo não controlado, se na área de aplicação: (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A ANAC não tem competência, tampouco foram feitos estudos para diminuir a margem de segurança quanto a degradação de requisitos para voos em condições visuais – VFR. Segundo ICA 100-12/2016, os mínimos para voos VFR são: - visibilidade no solo maior ou igual a 5km - teto maior ou igual a 1500 pés Apenas em casos específicos, são permitidas operações VFR especiais, que reduzem os limites para: - visibilidade no solo maior ou igual a 3km - teto maior ou igual a 1000 pés. Ou seja, ainda assim, mesmo os voos VFR Especiais, possuem limites bem mais “confortáveis” que os estabelecidos pelo RBAC 137, sobretudo no que se refere ao teto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 15
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.301(g). Suprimir. “(g) A operação agrícola noturna é proibida em área de pouso para uso aeroagrícola”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A operação aeroagrícola, independentemente do local, não pode ser conduzida no período noturno.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 16
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.301(h). Alterar. “(h) O operador aeroagrícola deve atender às regras estabelecidas pelo DECEA.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“(h) O operador aeroagrícola deve atender às regras estabelecidas pelo DECEA, conforme ICA 100-39/2015 ou regra que venha a substituí-la.”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A ICA 100-39/2015 adveio para estabelecer regras e procedimentos de tráfego aéreo para as operações aeroagrícolas.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 17
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.401(b). Retirar a obrigatoriedade da apresentação e aceitação de um MGSO para a ANAC. “(b) O gestor responsável do requerente ou detentor de COA deve apresentar seu MGSO de forma a demonstrar como foram internalizados os seguintes requisitos relativos aos quatro componentes e doze elementos previstos na estrutura do SGSO da ANAC, que são:”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alterar o texto, de forma que a apresentação de um MGSO e sua aceitação não seja mais necessária. Texto a critério da GTNO.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Diante da grande quantidade de análises de MGSO e auditorias de SGSO realizadas em empresas aeroagrícolas, este servidor verificou o seguinte:

1 – Os Manuais são cópias genéricas de outros MGSO, não demonstrando e refletindo os pontos-chaves de um SGSO;
2 – A GTPO-DF, hoje com 2 servidores na agrícola, supervisiona cerca de 200 empresa, e cada uma, para qualquer emenda de MGSO, necessitaria ser analisada e aceita (ou não) pela ANAC; lembrando que além da necessidade regulamentar de análise do MGSO, os servidores possuem outras atribuições como certificação, alteração de EO, análise de PTO, inspeções pós-acidente, dentre outras atividades - como a confecção de minutas de normas, atendimento por e-mail e atendimento telefônico. Ou seja, há um trabalho sobre-humano para pouco resultado.

3 - Mais que a confecção de um Manual, a inspeção do SGSO nos operadores têm demonstrado que a ANAC necessita estar “cuidando” e instruindo-os mais de perto, a fim de que realmente compreendam o sistema e suas ferramentas, sobretudo entendendo o benefício de suas aplicações no dia-a-dia e contribuindo para uma mudança de doutrina de segurança.

Vale reiterar que o SGSO é fundamental para os operadores – além de ser requerido pelo PSOE-ANAC. Contudo para a sua implantação na empresa não necessariamente deveria ser requerido que um Manual fosse analisado e aceito pela ANAC.

Com base na experiência deste servidor, em vez de requerer um MGSO, a ANAC pode estabelecer no RBAC 137 alguns elementos que realmente são consideráveis quando se fala de SGSO, os quais poderiam ser requisitos para comprovar a implantação do sistema, quais sejam:

– apresentação de um modelo de Gerenciamento de Risco de Segurança Operacional – GRSO para os locais de pouso para uso aeroagrícola [RBAC 137.301, item 137.301(b)];

– apresentação de indicadores de desempenho de segurança operacional – IDSO;

– apresentação de metas de desempenho de segurança operacional – MDSO;

– apresentação um PRE – plano de resposta a emergências;

– apresentação de um termo de comprometimento do GR com a implantação e manutenção do SGSO.

Pode-se inserir no texto do regulamento a obrigatoriedade do operador descrever os processos para a manutenção do SGSO, seja por manual ou outro documento que lhe satisfaça, não necessitando, contudo, a aprovação da ANAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 18

Colaborador: João Paulo Hirae Gomes

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Seção 137.403. Suprimi-la.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

N/A

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nesse contexto de exclusão de necessidade de confeccionar um MGSO a ser apreciado pela ANAC, o operador deve demonstrar, no momento da inspeção (fase 4 de certificação ou em inspeções de vigilância continuada), que o sistema já funciona.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 19

Colaborador: João Paulo Hirae Gomes

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Seção 137.505. Suprimi-la.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

N/A

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nesse contexto de exclusão de necessidade de confeccionar um MGSO a ser apreciado pela ANAC, não teria finalidade uma seção para este assunto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 20

Colaborador: João Paulo Hirae Gomes

Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.507. Suprimi-la.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nesse contexto de exclusão de necessidade de confeccionar um MGSO a ser apreciado pela ANAC, não teria finalidade uma seção para este assunto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 21
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.509. Suprimi-la.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nesse contexto de exclusão de necessidade de confeccionar um MGSO a ser apreciado pela ANAC, não teria finalidade uma seção para este assunto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 22
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.513. "Divulgação do MGSO"
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
"Divulgação do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional - SGSO"
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Divulgar o SGSO e não um manual. Na divulgação do sistema o operador pode detalhar todos os processos e procedimentos, sobretudo no que concerne aos elementos-chaves citados, tais quais: - Índices; - Metas; - GRSO; - PRE.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 23
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.515. Inserir.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
"(d) O PRE deve conter um fluxograma de acionamento de seu plano, de forma objetiva e eficiente, identificando as pessoas e ações que devem ser tomadas sequencialmente frente à ocorrência (ou à suspeita dela)".
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No decorrer das análises de PREs, verificou-se que há muito texto e pouca objetividade e entendimento por parte das pessoas que compõem o PRE. Com a exigência de um fluxograma, em forma mais pictórica, identificando o pessoal e os procedimentos, o PRE torna-se mais eficiente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 24
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.517(3). Suprimir. “(3) uma listagem atualizada da(s) aeronave(s) utilizada(s) ou disponível(is) para uso em” operações segundo este Regulamento;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As EOs já dispõem da listagem de aeronaves autorizadas para o uso nas operações aeroagrícolas.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 25
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.517(4)(iii). Suprimir. “(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Este regulamento, em sua seção 137.207 exige que o piloto seja habilitado conforme RBAC 61, possua CMA válida – e experiência recente em dia, se uma proposta de alteração de texto for acatada. Portanto, a qualificação do piloto para operar aeronaves segundo este regulamento já foi dirimida naquela seção.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 26
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.517(4)(vi). Suprimir. “(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de voo estabelecidas por este Regulamento;”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Este regulamento não estabelece limitações de voo aos tripulantes habilitados, tampouco determina o número de horas de voo para que a operação possa ser conduzida. Na seção 137.207 já são estabelecidos os requisitos para pilotos engajados na operação aeroagrícola.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 27
Colaborador: João Paulo Hirae Gomes
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Seção 137.517(3). Alterar.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Verificar com a área de coleta desses dados o endereço (físico ou eletrônico) que essa documentação deve ser enviada.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nem mesmo os inspetores sabem dizer para quem os operadores devem enviar esses relatórios. Quando enviam para as GTPOs, esses documentos são arquivados nas pastas das empresas não havendo qualquer aproveitamento dessas informações.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 28

Colaborador: João Paulo Hirae Gomes

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Subparte G. Suprimir.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

N/A

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Findo prazo das disposições transitórias estabelecidas na emenda 00 do RBAC 137, esta subparte tornou-se ineficaz.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada. Embora não estivesse no escopo da proposta, não há impacto para o conteúdo técnico do regulamento, pois os prazos para as disposições transitórias já venceram.

Contribuição nº 29

Colaborador: Alessandro Santos Oliveira

Instituição: RIOgaleão

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

153.301 Generalidades

(d) O SREA deve prever as seguintes emergências aeroportuárias:

(2) ocorrências com aeronaves em áreas aquáticas, pantanosas ou de difícil acesso, onde aplicável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

153.301 Generalidades

(d) O SREA deve prever as seguintes emergências aeroportuárias:

~~—(2) ocorrências com aeronaves em áreas aquáticas, pantanosas ou de difícil acesso, onde aplicável;~~

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O item 153.301 - (d) - (2) do Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) nº 153 encontra-se em discordância com o exposto no item 3.2 e seu sub-item 3.2.5 do Anexo 2 (Plano de Exploração Aeroportuária – PEA) do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 30

Colaborador: Brayan Vieira Pinheiro

Instituição: RIOgaleão

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional

(c) O operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada da área de movimento do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram as regras estabelecidas na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização” ou norma que a substitua.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional

(c) O operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada da área de movimento do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram as regras estabelecidas na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização”

<p><i>ABNT/NBR 8351- Esta Norma estabelece os requisitos exigíveis de projeto de um carro de água potável, utilizado para reabastecer as aeronaves.</i></p> <p><i>ABNT/NBR 9087 - Esta Norma estabelece os requisitos exigíveis para equipamento de apoio no solo - Esteira autopropelida para carga e descarga de bagagens em aeronaves</i></p> <p><i>ABNT/NBR 9085 - Esta Norma estabelece os requisitos exigíveis para equipamento de apoio no solo – Carretas para bagagens e cargas em aeroportos</i></p> <p><i>ABNT/NBR 9088 - Equipamento de apoio no solo - Trator de aeroporto para movimentação de carga aérea e equipamentos de apoio para aeronave</i></p> <p><i>ABNT/NBR 15369 - Esta Norma especifica os critérios a serem usados para determinar a estabilidade do equipamento de carregamento e de serviço da aeronave, incluindo cargas de vento.</i></p> <p><i>ABNT/NBR 7736 - Esta Norma fixa os requisitos exigíveis, funcionais e de projeto, para unidades de apoio no solo, doravante denominadas unidades, autopropelidas ou não, para uso aeronáutico.</i></p> <p><i>ABNT/NBR 7392 - Esta Norma estabelece os símbolos e condições dos pictogramas para a identificação dos controles do equipamento de apoio no solo (GSE).</i></p> <p><i>ABNT/NBR 8845 - Esta Norma especifica as características de um rebocador de aeronaves em aeroportos, doravante denominado "rebocador".</i></p> <p><i>ABNT/NBR 8004- Equipamento de apoio no solo - Engates para veículos e equipamentos de apoio no solo (GSE) em aeroportos</i></p> <p><i>ABNT/NBR 14815- Aeronave - Berço de carregador de plataforma para operações de carregamento de piso inferior ou norma que a substitua.</i></p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Além da NBR 8919, existem outras NBRs relacionadas aos equipamentos de aeroportos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 31
Colaborador: Brayan Vieira Pinheiro
Instituição: RIOgaleão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio (a) (1) O sinaleiro deve orientar o piloto durante o procedimento de estacionamento, de forma a nortear o posicionamento correto da aeronave.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(a) (1) O sinaleiro deve orientar o piloto durante o procedimento de estacionamento, de forma a nortear o posicionamento correto da aeronave, com base nos sinais padronizados pela ICA 100-12 ou Anexo 2 da OACI.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Profissionais que realizam a atividade de Sinaleiros com sinais diferentes aos fornecido pela ICA 100-12 e Anexo 2, em diferentes aeroportos, podem ocorrer interpretações diversas pelas tripulações técnicas, em particular quando de sinais menos usuais.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 32
Colaborador: Brayan Vieira Pinheiro
Instituição: RIOgaleão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.123 Abordagem à aeronave (a) Todas as atividades de abordagem à aeronave, antes de seu início, devem aguardar a parada completa dos motores, o apagamento das luzes anticolisão e a colocação dos calços na aeronave, exceto se for essencial à execução da atividade. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016) (b) O operador de aeródromo deve garantir, após o calçamento, a imediata sinalização para proteção dos motores e extremidades da aeronave. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016) (f) O operador de aeródromo deve manter o interior da zona desobstruída da ponte de embarque e desembarque livre da presença de veículos, equipamentos e pessoas. (Renumerado pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
153.123 Abordagem à aeronave

(a) Todas as atividades de abordagem à aeronave, antes de seu início, devem aguardar a parada completa dos motores, o apagamento das luzes anticolisão e a colocação dos calços na aeronave, exceto se for essencial à execução da atividade. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)
(b) <i>O profissional responsável pelo calço da aeronave</i> deve garantir, após o calçamento, a imediata sinalização para proteção dos motores e extremidades da aeronave. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)
(f) <i>O profissional responsável pelo calço da aeronave</i> deve manter o interior da zona desobstruída da ponte de embarque e desembarque livre da presença de veículos, equipamentos e pessoas. (Renumerado pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Mantendo o mesmo padrão dos itens 153.123 (c)(d)(e)
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 33
Colaborador: Brayan Vieira Pinheiro
Instituição: RIOgaleão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave
(b) O operador de aeródromo deve assegurar a interrupção das atividades de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave durante a incidência de raios ou tempestades elétricas nas imediações do aeródromo.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave
(b) O <i>responsável pelo abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve suspender a execução</i> das atividades de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave durante a incidência de raios ou tempestades elétricas nas imediações do aeródromo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os responsáveis pelo abastecimento de aeronaves possuem melhores condições técnicas de avaliar as condições de risco para a operação durante a incidência de raios, bem como maior agilidade na interrupção e retomada dos atendimentos via rádio de comunicação.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 34
Colaborador: Brayan Vieira Pinheiro
Instituição: RIOgaleão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave
(5) é vedado o posicionamento do motor do Carro Tanque Abastecedor (CTA) abaixo das asas da aeronave em procedimento de abastecimento;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave
(5) é vedado o posicionamento do motor do Carro Tanque Abastecedor (CTA) abaixo das asas da aeronave em procedimento de abastecimento, <i>exceto se for essencial à execução da atividade.</i>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<i>Existem casos que não tem como, e o motor do CTA fica abaixo das asas. Ex:777-300 e 747-400.</i>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 35
Colaborador: Brayan Vieira Pinheiro
Instituição: RIOgaleão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea

(a) O deslocamento de passageiros pelo pátio de aeronaves deve ser feito com o acompanhamento do operador aéreo, o qual é responsável solidário no que tange a este procedimento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea

(a) O deslocamento de passageiros pelo pátio de aeronaves deve ser feito com **orientação e acompanhamento** do operador aéreo, o qual é responsável solidário no que tange a este procedimento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A palavra “acompanhamento” não deixa clara a necessidade de haver um colaborador do operador aéreo acompanhando os passageiros durante todo o seu deslocamento (a pé ou dentro de veículo de transporte coletivo) ou apenas controlando/monitorando o deslocamento deles. É prática comum em aeroportos que utilizam ônibus, haver apenas um colaborador junto à escada de embarque/desembarque apenas orientando os passageiros. Normalmente o colaborador desloca-se junto aos passageiros no primeiro (embarque) e último (desembarque) ônibus utilizado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 36

Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho

Instituição: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

153.23 Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo

(a) O responsável pela gestão do aeródromo deve: (7) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(7) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores não tragam impactos negativos ou riscos para a segurança operacional.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Melhorar a redação. O RBAC nº 153 é um regulamento técnico elaborado para atender aos Anexos 14 (Aeroportos) e, em especial, o Anexo 19 (SGSO) da ICAO. No mesmo sentido, a ICAO preconiza uma legislação por desempenho onde a alta administração garanta o equilíbrio da balança entre os interesses empresariais e o interesse do SGSO. Assim, a alta administração deve assegurar que outras áreas não tomem decisão que possam afetar o SGSO, cabendo a ela também assegurar que as decisões de outras áreas não afetem ao SGSO. Desta forma, sugere-se tão somente melhorar a redação do item.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O requisito propõe que as tomadas de decisão sejam orientadas pelo processo de avaliação de riscos. Tal processo deve acontecer de forma institucionalizada em todas as áreas, não sendo responsabilidade exclusiva do SGSO. Desta forma, o objetivo do parágrafo 153.23(a)(7) está alinhado com a contribuição apresentada.

Contribuição nº 37

Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho

Instituição: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

153.23 Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo

(a) O responsável pela gestão do aeródromo deve: (10) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do operador de aeródromo;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão do número (10) da alínea (a) do item 153.23

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Já está previsto nos números (4) e (5) da alínea (a) do item 153.23, conforme abaixo:

(4) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;

(5) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao operador de aeródromo;

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A responsabilidade constante no parágrafo 153.23(a)(10) é distinta daquelas previstas nos parágrafos 153.23(a)(4) e (5) por exigir que as prerrogativas e responsabilidades dos demais responsáveis pela segurança operacional (demais gestores, funcionários etc) sejam estabelecidas e comunicadas internamente na organização.

Contribuição nº 38
Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho
Instituição: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.23 Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo (a) O responsável pela gestão do aeródromo deve: (12) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão do número (12) da alínea (a) do item 153.23
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Previsto no item 153.53, “Política e objetivos de segurança operacional”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O parágrafo 153.23(a)(12) refere-se à responsabilidade do responsável pela gestão por “assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional” e o parágrafo 153.53(a) trata da obrigação do operador de aeródromo em formalizar o conteúdo dessa política. Assim, apesar de abordarem o mesmo assunto, tratam-se de obrigações distintas.

Contribuição nº 39
Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho
Instituição: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.25 Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional (a) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve: (1) coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis; (2) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional; (3) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional; (4) formalizar junto ao responsável pela gestão do aeródromo a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO; (5) planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do operador de aeródromo; (6) relatar regularmente ao responsável pela gestão do aeródromo sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e (7) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Manter a redação anterior.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
nova proposta possui itens subjetivos, a exemplo dos números (4), (5) e (7), os quais, inclusive, já foram previstos em itens anteriores da norma. Além disso, interfere na gestão empresarial. A proposta anterior já trazia as responsabilidades de forma clara e dentro das competências do poder regulamentar da agência. A ANAC não pode interferir na forma como o operador irá cumprir determinada norma, por tratar de liberdade de gestão empresarial, não passível de regulação.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. As responsabilidades constantes nos parágrafos 153.23(a)(4) e (5) são obrigações derivadas do parágrafo 153.23(a)(1), tendo sido destacadas para maior enfoque. Sobre a menção de que a proposta interfere na gestão empresarial do operador, destaca-se que RBAC nº 153 estabelece responsabilidades para o profissional designado junto à ANAC para exercer as atividades listadas no parágrafo 153.15(a). No entanto, cabe ao operador de aeródromo alocar essas responsabilidades na sua estrutura funcional.

Contribuição nº 40
Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho
Instituição: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.15 Responsáveis pelas atividades operacionais (a) O operador de aeródromo deve elaborar e documentar representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica e a correspondência dos cargos às atividades operacionais descritas a seguir
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a) O operador de aeródromo deve **designar, por ato próprio**, bem como elaborar e documentar a representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica e a correspondência dos cargos às atividades operacionais descritas a seguir [...]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Foi suprimida a palavra "designar" do texto original, criando uma vacância no quesito responsabilidade pela indicação dos representantes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada. Com a reestruturação da seção, a disposição deslocada para o parágrafo 153.15(d) na proposta submetida à audiência pública foi novamente reagrupada no parágrafo 153.15(a).

Contribuição nº 41

Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho

Instituição: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

153.15 Responsáveis pelas atividades operacionais

(g) A ANAC poderá não aceitar a designação dos responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 153.15.(a) nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão do item (g) do item 153.15

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A designação dos responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 153.15.(a) **é de livre deliberação do gestor** (observados os preceitos legais). A ANAC não pode interferir na forma como o operador irá cumprir determinada norma, por tratar de liberdade de gestão empresarial, não passível de regulação. Todavia, por meio de norma subjetiva, a agência pretende interferir nesse quesito indeferindo designação “nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados”. O que seria caso comprovado? Quais são os meios de comprovação? O que seria conduta ou desempenho inadequado? A norma deve ser tratada por meio de requisitos objetivos ou abrirá espaço para arbitrariedades e excesso de interferência na gestão empresarial.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada com relação à seção 153.15, implementando-se especificação das hipóteses que darão origem ao histórico questionado. Noutro passo, tendo em vista a prerrogativa conferida à Agência de estabelecimento de critérios técnicos para designação de profissionais gestores com o objetivo de promoção da segurança das operações, não foi suprimido o dispositivo, destacando-se as garantias de contraditório e ampla defesa conferidas aos profissionais e operadores nos processos administrativos relativos a eventual apuração do histórico de condutas ou desempenho inadequados.

Contribuição acatada parcialmente, de maneira indireta, alterando a redação da seção 145.152-I, parágrafo e, (i), no intuito de tornar mais objetivo o entendimento a respeito do critério que possibilitará a não aceitação de um designado às funções de gestão previstas nesta nova redação do RBAC 145, por meio do parágrafo 145.151 (a)-IX.

Nota: 1) A seção 145.152-I teve seu conteúdo integrado à já existente seção 145.151, passando a constar como parágrafos de 145.151 (a)-V até (a)-IX.

2) com base no princípio da isonomia, o mesmo critério foi estendido para os RT, também contemplados na presente seção. Desta maneira, fica explícita a possibilidade de não aceitação de RT por parte da ANAC, em casos específicos.

Contribuição nº 42

Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho

Instituição: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Não há previsão no RBAC ou na minuta. Trata-se de contribuição para edição de emenda aditiva.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

REQUER-SE, onde couber, a inclusão de artigo no texto do RBAC nº 153 com a seguinte redação: “Art. [...] Com vistas a promover a adequada segurança operacional, todos aqueles que operam no aeroporto (Cias Aéreas, operadores aeroportuários, ESATAS etc) estão subordinados e vinculados aos manuais e às normas do SGSO do operador aeroportuário”.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Consoante definição expressa do RBAC 153, o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) é o conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de forma sistêmica para apoiar as decisões a serem tomadas por um provedor de serviço da aviação civil em relação ao risco de suas atividades diárias.

Da mesma forma, com o escopo de promover a segurança operacional, existem normas contratuais e legais de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo, as quais estão refletidas nos manuais e nas normas do SGSO do concessionário, uma vez que a prestação de um serviço que satisfaça as condições de segurança é pressuposto do contrato de concessão.

Nesse sentido, tendo em vista que é dever de todos que operam nos aeroportos (operadores, cias aéreas, ESATAS etc) prezar pela segurança operacional, tem-se que a atuação conjunta de todo setor é indispensável para realização de um processo efetivo e contínuo de identificação e prevenção de perigos e gestão de riscos.

Por essa razão, é indispensável à segurança operacional que todos aqueles que operam no aeroporto (Cias Aéreas, operadores aeroportuários, ESATAS etc) estejam subordinados ou vinculados aos manuais e às normas do SGSO do operador aeroportuário. Portanto, REQUER-SE, onde couber, a inclusão de artigo no texto do RBAC nº 153 com a seguinte redação: “Art. [...] Com vistas a promover a adequada segurança operacional, todos aqueles que operam no aeroporto (Cias Aéreas, operadores aeroportuários, ESATAS etc) estão subordinados e vinculados aos manuais e às normas do SGSO do operador aeroportuário”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 43

Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho

Instituição: ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugestão: Somente é possível analisar o texto com as marcas de revisão da norma dentro do processo administrativo, o qual, apesar de público, não é de fácil acesso. Sugestão para que sejam dispostas no sítio eletrônico textos em colunas comparativas ou com marcas de revisão.

Sugestão: As justificativas devem ser realizadas pelas áreas técnicas para cada item alterado, tendo em vista que, consoante princípio da motivação dos atos administrativos, a administração deverá justificar seus atos, apresentando as razões que a fizeram atuar daquela forma. Assim, tendo em vista que a proposta de modificação de cada item de cada RBAC é um ato autônomo e aborda questões diferentes, cada alteração deve ser justificada isoladamente. Todavia, na presente audiência, foi elaborada uma motivação/justificação única e idêntica, independentemente do item ou RBAC que modificado.

Sugestão: Verifique-se que a proposta de emenda ao RBAC 153 exclui a exigência de que os gestores realizem cursos de SGSO providos pela ANAC ou por instituições por ela reconhecidas para essa finalidade, e que sejam aprovados em avaliação de aprendizagem, a fim de que suas designações pelos PSAC sejam aceitas pela ANAC para o exercício dessas funções. Nesse sentido, SUGERE-SE, na hipótese de ser mantida a emenda conforme proposto, se a ANAC pretende continuar ministrando cursos visando dar suporte e qualificação ao gerenciamento da segurança operacional.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 44

Colaborador: Jorge de Moraes Jardim Filho

Instituição: Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos – ANEAA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Carta nº 006/2017/ANEAA

Brasília-DF, 23 de janeiro de 2017.

Aos Senhores,

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor-Presidente

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A

CEP 70.308-200 - Brasília - DF

Ricardo Fenelon das Neves Junior

Diretor

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A

CEP 70.308-200 - Brasília - DF

Juliano Alcântara Normam

Diretor
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A
CEP 70.308-200 - Brasília - DF

Hélio Paes de Barros Júnior

Diretor
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A
CEP 70.308-200 - Brasília - DF

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A
CEP 70.308-200 - Brasília - DF

EXCELENTÍSSIMOS SENHORES DIRETORES DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Referência: Audiência Pública ANAC nº 26/2016 – Proposta de edição de emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 119 (RBAC nº 119), 135 (RBAC nº 135), 137 (RBAC nº 137), 142 (RBAC nº 142), 145 (RBAC nº 145) e 153 (RBAC nº 153).

Assunto: Contribuições à Audiência, atinentes às alterações propostas ao RBAC 153.

Prezados senhores,

Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos – ANEAA, associação civil sem fins econômicos, devidamente inscrita no CNPJ n. 19.152.593/0001-30, vem, no cumprimento de suas funções estatutárias e na busca de melhor contribuir para a defesa dos interesses de seus associados, Sociedades de Propósito Específico –SPE responsáveis pela ampliação, manutenção, operação e exploração comercial de aeroportos concedidos¹, e em atenção ao Aviso de Audiência Pública nº 26/2016, que versa sobre proposta de Instrução Normativa dispoendo sobre edição de emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 119 (RBAC nº 119), 135 (RBAC nº 135), 137 (RBAC nº 137), 142 (RBAC nº 142), 145 (RBAC nº 145) e 153 (RBAC nº 153), tecer suas contribuições, conforme se passará a aduzir.

I. Da possibilidade de contribuição via carta física e da legitimidade da ANEAA para contribuir com a presente Audiência Pública

Embora a forma de contribuição adotada pela ANAC, via formulário eletrônico, permita a inserção de comentários relacionados a cada dispositivo, de forma autônoma e individual, a ANEAA acredita que também devam ser levantados e discutidos pontos gerais sobre o modelo de Instrução Normativa proposto. Por esse motivo, e em seguimento à forma das suas contribuições anteriores perante a demais Órgãos Públicos, a ANEAA apresenta esta manifestação com todos os seus comentários de forma consolidada.

Cabe ressaltar que a restrição da possibilidade de contribuição apenas à forma autônoma e individual, como faz o formulário eletrônico, pode ser considerado cerceamento da garantia de participação efetiva nas audiências/consultas públicas organizadas por essa Agência, em desacordo com as premissas regulamentares e legais.

Em vista do seu interesse em promover o desenvolvimento empresarial do setor de infraestrutura aeroportuária, a melhoria do bem-estar dos usuários dos aeroportos, bem como da característica ínsita da consulta pública, a qual configura um instrumento de ampla consulta à sociedade (arts. 32 e 33 da Lei nº 9.784/1999), a ANEAA requer que os seus comentários realizados por meio de seu representante na Audiência Pública Presencial de 12 de janeiro de 2016, em sua sede administrativa de Brasília-DF, e que suas contribuições apresentadas por intermédio da presente correspondência, sejam analisados e ponderados pela ANAC, para fins de definição dos contornos contratuais e regulatórios na Audiência Pública em epígrafe.

Por conseguinte, a ANEAA solicita que todas suas considerações sejam respondidas por meio de justificativas técnicas para o acolhimento ou não das sugestões abaixo manifestadas, em atendimento aos princípios da publicidade e da motivação das decisões administrativas (art. 37 da Constituição Federal e art. 2º da Lei nº 9.784/1999).

II. Das Contribuições à Audiência Pública ANAC nº 26/2016

II.1 Das questões preliminares

a) Disponibilização das propostas

Inicialmente, insta elucidar que, somente é possível analisar o texto com as marcas de revisão da norma dentro do processo administrativo, o qual, apesar de público, não é de fácil acesso, tendo em vista que, uma vez requerido, a Agência tem um prazo de 30 (trinta) dias para disponibilizá-lo à parte, retirando do contribuinte um prazo para análise detida do que está sendo proposto. Dessa forma, REQUER sejam dispostas no sítio eletrônico da ANAC os textos em colunas comparativas (antes e depois) ou com marcas de revisão, a fim de conferir maior clareza, celeridade e eficiência do procedimento.

b) Justificativas e motivação

Consoante depreende-se da documentação disponibilizada por esta Agência, na presente audiência foi elaborada uma motivação/justificação única e idêntica, independentemente do item ou RBAC que modificado. Todavia, consoante princípio da motivação dos atos administrativos, a administração deverá justificar seus atos, apresentando as razões que a fizeram atuar daquela forma. Assim, tendo em vista que a proposta de modificação de cada item de cada RBAC é um ato autônomo, cada alteração deve ser justificada isoladamente, conferindo, por conseguinte, maior clareza ao procedimento.

Portanto, REQUER, para os procedimentos posteriores, que as justificativas sejam realizadas pelas áreas técnicas para cada item alterado.

c) Questão dos cursos ministrados pela Agência

Verifique-se que a proposta de emenda ao RBAC nº 153 exclui a exigência de que os gestores realizem cursos de SGSO providos pela ANAC ou por instituições por ela reconhecidas para essa finalidade, e que sejam aprovados em avaliação de aprendizagem, a fim de que suas designações pelos PSAC sejam aceitas pela ANAC para o exercício dessas funções.

Nesse sentido, REQUER, na hipótese de ser mantida a emenda conforme proposto, que a ANAC continue ministrando cursos à sociedade, visando dar suporte e qualificação ao gerenciamento da segurança operacional.

II.2 Das contribuições às propostas de emenda ao RBAC nº 153

a) Sugestão de Emenda Aditiva

Consoante definição expressa do RBAC nº 153, o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) é o conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de forma sistêmica para apoiar as decisões a serem tomadas por um provedor de serviço da aviação civil em relação ao risco de suas atividades diárias.

Da mesma forma, com o escopo de promover a segurança operacional, existem normas contratuais e legais de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo, as quais estão refletidas nos manuais e nas normas do SGSO do concessionário, uma vez que a prestação de um serviço que satisfaça as condições de segurança é pressuposto do contrato de concessão.]

Nesse sentido, tendo em vista que é dever de todos que operam nos aeroportos (concessionário, cias aéreas, ESATAS e etc) prezar pela segurança operacional, tem-se que a atuação conjunta de todo setor é indispensável para realização de um processo efetivo e contínuo de identificação e prevenção de perigos e gestão de riscos.

Por essa razão, é indispensável à segurança operacional que todos aqueles que operam no aeroporto (Cias Aéreas, operadores aeroportuários, ESATAS e etc) estejam subordinados e vinculados aos manuais e às normas do SGSO do operador aeroportuário.

Portanto, REQUER, onde couber, a inclusão de artigo no texto do RBAC nº 153 com a seguinte redação: “Art. [...] Com vistas a promover a adequada segurança operacional, todos aqueles que operam no aeroporto (Cias Aéreas, operadores aeroportuários, ESATAS e etc) são subordinados e vinculados aos manuais e às normas do SGSO do operador aeroportuário”.

b) Item 153.15 – alínea (a)

Dispõe o texto original do item 153.15 (Responsáveis pelas atividades operacionais), alínea (a), que “o operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, responsável para cada uma das atividades operacionais descritas” no Regulamento.

No entanto, a proposta de emenda suprimiu do citado texto a palavra “designar”, criando uma vacância no quesito responsabilidade pela indicação dos responsáveis pelas atividades operacionais, conforme abaixo:

153.15 Responsáveis pelas atividades operacionais (a) O operador de aeródromo deve elaborar e documentar representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica e a correspondência dos cargos às atividades operacionais descritas a seguir:
[...]

Dessa forma, REQUER a inserção do texto “designar, por ato próprio” na alínea (a) do item 153.15 – Responsáveis pelas atividades operacionais, passando a emenda a vigorar com a seguinte redação “(a) O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, bem como elaborar e documentar a representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica e a correspondência dos cargos às atividades operacionais descritas a seguir: [...]”.

c) Item 153.15 – Supressão da alínea (g)

Pretende a Agência inserir a alínea (g) ao item 153.15, a qual não constava do texto original do Regulamento vigente. Conforme texto do dispositivo da proposta de emenda, “(g) A ANAC poderá não aceitar a designação dos responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 153.15.(a) nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados”.

No entanto, a designação dos responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 153.15.(a) é de livre deliberação do gestor (observados os preceitos legais), não cabendo interferência regulatória.

Isso porque, conforme bem salientado pelo douto administrativista Dr. Marçal Justen Filho, em parecer sobre o regime jurídico das concessões de aeroporto encomendado por essa Associação², a ANAC não possui ampla e ilimitada autonomia regulatória, estando adstrita a “limites insuperáveis que decorrem tanto da Constituição, como de diversas leis e atos normativos existentes. Mais do que tudo, no entanto, tais limites são resultado dos editais de licitação e dos contratos de concessão avançados”. No mesmo sentido, ressalte-se que, concernente à gestão empresarial, “a concessão de aeroporto compreende não apenas a delegação de atividades de serviço público. Apresenta abrangência maior, envolvendo o reconhecimento ao Concessionário de atribuições de gestão de bens, negócios e outras atividades compreendidas no âmbito do aeroporto”, haja vista que o “aspecto fundamental à operação da infraestrutura aeroportuária reside no desenvolvimento de atividades econômicas puramente privadas”, deixando claro que não há legitimidade para o ente regulador interferir na forma como o operador irá cumprir determinada norma, haja vista tratar de liberdade de gestão empresarial, não passível de regulação

Ademais, em outro ponto, cumpre ressaltar que a norma proposta é extremamente subjetiva ao dispor que a Agência pode interferir na forma de gestão empresarial indeferindo designação dos responsáveis pelas atividades operacionais “nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados”. Nesse contexto, o que seria caso comprovado? Quais são os meios de comprovação? O que seria conduta ou desempenho inadequado? Assim, ainda que coubesse à Agência regulamentar tal indeferimento, a norma deveria ser tratada por meio de requisitos objetivos, sem lacunas ou subjetividades, sob pena de abrir espaço para arbitrariedades e excesso de interferência na gestão empresarial.

Dessa forma, tendo em vista o exposto, REQUER a exclusão da alínea (g) do item 153.15.

d) Item 153.23, alínea (a) – Alteração da redação do item número (7)

Da mesma forma, não há correspondente no texto original quanto ao número (7) a alínea (a) do Item 153.23, de forma que a inserção do dispositivo é novidade da proposta de emenda objeto da Audiência Pública em epígrafe. Veja-se:

153.23 Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo

(a) O responsável pela gestão do aeródromo deve:

(7) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional

O RBAC nº 153 é um regulamento técnico elaborado para atender aos Anexos 14 (Aeroportos) e, em especial, o Anexo 19 (SGSO) da ICAO. No mesmo sentido, a ICAO preconiza uma legislação por desempenho onde a alta administração garanta o equilíbrio da balança entre os interesses empresariais e o interesse do SGSO. Assim, a alta administração deve assegurar que outras áreas não tomem decisão que possam afetar o SGSO, cabendo a ela também assegurar que as decisões de outras áreas não afetem ao SGSO.

Portanto, REQUER a modificação da redação do número (7) da alínea (a) do item 153.23, para que passe a vigorar conforme o seguinte: “(7) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores não tragam impactos negativos ou riscos para a segurança operacional”.

e) Item 153.23, alínea (a) – Supressão do item número (10)

Também inserido como novidade na proposta de emenda ao RBAC, dispõe o número (10) da alínea (a) do item 153.23 que “o responsável pela gestão do aeródromo deve: (10) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam claras e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do operador de aeródromo”.

No entanto, referido texto já está previsto nos números (4) e (5) da alínea (a) do item 153.23, conforme abaixo:

- (4) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;
- (5) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao operador de aeródromo;

Portanto, REQUER a exclusão do número (10) da alínea (a) do item 153.23.

f) Item 153.23, alínea (a) – Supressão do item número (12)

Conforme proposta de emenda, “o responsável pela gestão do aeródromo deve: (12) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional”.

Contudo, verifique-se que referida norma já se encontra prevista no item 153.53 do Regulamento, intitulado “Política e objetivos de segurança operacional”.

Portanto, REQUER a exclusão do número (12) da alínea (a) do item 153.23.

g) Substituição Total do Item 153.25

Atinente ao item 153.23, a proposta de emenda ao Regulamento dispõe o seguinte:

153.25 Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional

(a) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve:

- (1) coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis;
- (2) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;
- (3) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;
- (4) formalizar junto ao responsável pela gestão do aeródromo a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;
- (5) planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do operador de aeródromo;
- (6) relatar regularmente ao responsável pela gestão do aeródromo sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e
- (7) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

No entanto, a nova proposta possui itens subjetivos, a exemplo dos números (4), (5) e (7), os quais, inclusive, já foram previstos em itens anteriores da norma.

Ademais, a proposta anterior já trazia as responsabilidades de forma clara e dentro das competências do poder regulamentar da Agência. Veja-se:

153.25 Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional

(a) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve:

- (1) manter os processos e metodologias estabelecidos dentro do SGSO em conformidade com os requisitos regulamentares e padrões estabelecidos pelo operador de aeródromo;
- (2) coordenar a realização dos processos e metodologias contidas no SGSO, conforme estabelecido na Subparte C deste Regulamento;
- (3) coordenar o processo de gerenciamento da segurança operacional junto às demais atividades operacionais desenvolvidas no aeródromo;
- (4) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo em assuntos atinentes à segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões;
- (5) manter as informações sobre segurança operacional do aeródromo atualizadas e armazenadas em banco de dados;
- (6) manter o MGSO atualizado e compatível com as operações do aeródromo.

Nesses termos, REQUER a manutenção da redação da atual norma vigente para o item 153.25, sem as modificações propostas em audiência pública.

III. Conclusão

Diante do exposto e considerando a abertura da ANAC às considerações delineadas, a ANEAA requer, no âmbito das alterações procedimentais e das emendas ao RBAC nº 153:

(i) sejam dispostas no sítio eletrônico da ANAC os textos em colunas comparativas (antes e depois) ou com marcas de revisão, a fim de conferir maior clareza, celeridade e eficiência do procedimento;

(ii) que as justificativas sejam realizadas pelas áreas técnicas para cada item alterado, conferindo, por conseguinte, maior clareza ao procedimento;

(iii) na hipótese de ser mantida a emenda conforme proposto, que a ANAC continue ministrando cursos visando dar suporte e qualificação ao gerenciamento da segurança operacional;

(iv) a inclusão, onde couber, de artigo no texto do RBAC nº 153 com a seguinte redação: “Art. [...] Com vistas a promover a adequada segurança operacional, todos aqueles que operam no aeroporto (Cias Aéreas, operadores aeroportuários, ESATAS etc) estão subordinados e vinculados aos manuais e às normas do SGSO do operador aeroportuário”;

(v) inserir a palavra “designar” à alínea (a) do item 153.15 – Responsáveis pelas atividades operacionais, passando a emenda a vigorar com a seguinte redação “(a) O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, bem como elaborar e documentar a representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica e a correspondência dos cargos às atividades operacionais descritas a seguir: [...]”

(vi) a exclusão da alínea (g) do item 153.15, tendo em vista que a previsão pelo indeferimento de designação dos responsáveis pelas atividades operacionais “nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados” ultrapassa a competência regulamentar da Agência, interfere nas questões de gestão empresarial e contém procedimento subjetivo, o que pode abrir espaço para arbitrariedades e excesso de interferência na gestão empresarial;

(vii) a modificação da redação do número (7) da alínea (a) do item 153.23, conforme o seguinte: “(7) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores não tragam impactos para a segurança operacional”;

(viii) exclusão do número (10) da alínea (a) do item 153.23;

(ix) exclusão do número (12) da alínea (a) do item 153.23;

(x) manter a redação anterior do item 153.25, sem as modificações propostas, tendo em vista que a emenda possui itens subjetivos, que interferem na forma de gestão empresarial, além da redação anterior já abarcar as responsabilidades de forma clara, objetiva e dentro das competências do poder regulamentar da Agência.

Apresentamos nossos protestos de elevada estima e consideração, além de nos colocarmos à disposição para realizar quaisquer procedimentos adicionais.

Atenciosamente,

Jorge de Moraes Jardim Filho
Presidente

¹ Tem como membros associados: i) Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.; ii) Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.; iii) Inframérica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A.; iv) Aeroporto Brasil Viracopos S.A.; v) Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A e vi) Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.

² JUSTEN FILHO. Marçal. Parecer sobre o regime jurídico das concessões de aeroporto, fl. 09, parágrafo 38; fl. 20, parágrafo 108; e fl. 34, parágrafo 193.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A análise consta nas respostas às contribuições de nº 36 a 43.

Contribuição nº 45
Colaborador: Sabrina Fernandes de Oliveira Migon
Instituição: Helibras
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
142.39 (a) (3) a ANAC seja notificada, por escrito, pelo menos sessenta dias antes do início pretendido do funcionamento do CTAC remoto.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
142.39 (a) (3) a ANAC seja notificada, por escrito, antes do início pretendido do funcionamento do CTAC remoto.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>O estabelecimento de requisito de notificação a ANAC para os Centros de Treinamento Remoto, visto que esses Centros só podem existir vinculados a um CTAC aprovado, gera situações em que treinamentos em locais com a estrutura necessária não podem ocorrer por não terem comunicado a ANAC com 60 dias de antecedência mesmo que estes locais atendam totalmente os critérios exigidos.</p> <p>Ainda sob este aspecto, importa destacar que as organizações detentoras de certificados de CTAC, regidas pelos RBAC 142, são obrigadas a implementar e manter sistemas de qualidade que garantam a conformidade de seus serviços com os requisitos de segurança operacional.</p> <p>Entretanto, o regulamento acima mencionado não prescreve requisitos para qualificação, designação, aceitação pela ANAC e responsabilidades dos gestores que respondem pelos sistemas de qualidade dessas organizações. A ANAC também não provê cursos de sistemas de qualidade para esses PSAC. A atuação da ANAC sobre essas organizações se dá por meio de auditorias de certificação inicial e acompanhamento, nas quais a ANAC avalia se seus sistemas de qualidade estão em conformidade com os requisitos aplicáveis.</p> <p>Dessa forma, os requisitos de CTAC remoto podem se enquadrar nas auditorias de acompanhamento como acontece com os requisitos do sistema da qualidade, retirando-se assim a exigência de informar a ANAC com 60 dias de antecedência sobre a necessidade criação de um CTAC remoto.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 46
Colaborador: Sabrina Fernandes de Oliveira Migon
Instituição: Helibras
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<i>“142.5 (b) Um requerente de certificado de CTAC e de suas respectivas Especificações de Treinamento, com as apropriadas limitações de operação, estará habilitado a recebê-los se demonstrar que possui pelo menos um programa de treinamento, instalações, equipamentos, equipamento(s) de treinamento, pessoal e material instrucional adequados para conduzir treinamento segundo este Regulamento.”</i>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
142.5 (b) Um requerente de certificado de CTAC e de suas respectivas Especificações de Treinamento, com as apropriadas limitações de operação, estará habilitado a recebê-los se demonstrar, segundo os requisitos deste Regulamento, que dispõe de: (I) um programa de treinamento aprovado; (II) instalações e equipamentos adequados para conduzir o treinamento; (III) pessoal adequado e em número suficiente para conduzir o treinamento; (IV) disponibilidade exclusiva, por período de tempo adequado e no local aprovado pela ANAC, de equipamento(s) de treinamento adequado para a condução do treinamento; material instrucional adequado para a condução do treinamento;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>A redação atual RBAC 142, item 142.5 (b) gera uma controversa interpretação ao utilizar o verbo “possuir” para descrever os requisitos necessários para o requerente obter um certificado de CTAC, ensejando insegurança acerca da terminologia jurídica e linguística que, no Brasil, difere posse e propriedade.</p> <p>Essa dicotomia interpretativa acaba por, eventualmente, obrigar que os requerentes à certificação de um CTAC sejam os proprietários legais dos equipamentos de treinamento, modalidade que contraria a prática mercadológica, que atua através dos mais diversos modelos de contratos para configurar a posse de um bem e, por consequência, o real direito de uso e gozo, tal como, contratos de <i>leasing</i>, cessão, locação, propriedade compartilhada, dentre outros.</p>

A exigência de comprovar a propriedade dos equipamentos de treinamento cria, especialmente em um cenário de recessão e crise econômica, uma reserva econômica de mercado, permitindo que apenas um restrito grupo de agentes econômicos, altamente capitalizados possam adentrar e atuar no mercado de CTAC.

Tal exigência, não encontra paralelo ou equivalência nas principais regulamentações aeronáuticas internacionais, emanadas pelo FAA e EASA. Dessa forma, cria um cenário de perda de competitividade para a indústria aeronáutica nacional, não contemplando a importância estratégica para o Brasil de oferecer aos seus regulados treinamentos de última geração, suportados por procedimentos e auditorias internacionais, em Centros de Treinamento, a um menor custo devido à proximidade geográfica das instalações.

Além disso, os CTACs localizados no Brasil evidentemente facilitarão o monitoramento e inspeção pelos setores envolvidos, tanto pelos clientes, quanto pela Autoridade de Aviação Civil.

Ao analisar o conteúdo do CFR 14 PART 142, regulamento do FAA que trata dos requisitos de certificação dos Centros de Treinamento, extraímos os trechos que tratam de instalações, equipamentos, simuladores ou aeronaves.

“§ 142.11 Application for issuance or amendment.”

(5) A description of the flight training equipment that the applicant proposes to use;

(6) A description of the applicant’s training facilities, equipment, qualifications of personnel to be used, and proposed evaluation plans;”

“(c) The facilities and equipment described in paragraph (b)(6) of this section shall—

(1) Be available for inspection and evaluation prior to approval; and

(2) Be in place and operational at the location of the proposed training center prior to issuance of a certificate under this part.”

Nota-se que o regulamento do FAA menciona, única e exclusivamente, a disponibilidade dos equipamentos, não definindo, de forma alguma, o instrumento pelo qual o item deverá ser disponibilizado.

Mais à frente, no Parágrafo 142.15, o mesmo regulamento indica de maneira objetiva que não é necessário a posse exclusiva e absoluta dos equipamentos de treinamento, especificando que o mesmo deverá estar disponível no local do treinamento pelo período adequado para que o treinamento seja ministrado com eficiência e segurança.

“§ 142.15 Facilities.

(d) An applicant for, or holder of, a training center certificate must have available exclusively, for adequate periods of time and at a location approved by the Administrator, adequate flight training equipment and courseware, including at least one flight simulator or advanced flight training device.”

Além de não se manifestar sobre a obrigatoriedade de ser o proprietário de aeronave, o FAA, conforme indicado abaixo, prevê que algumas atividades pertinentes ao treinamento poderão ser terceirizadas, mediante acordos firmados com escolas de treinamento, devidamente certificadas sob o Part 141.

“§ 142.33 Training agreements.

A pilot school certificated under part 141 of this chapter may provide training, testing, and checking for a training center certificated under this part if—

(a) There is a training, testing, and checking agreement between the certificated training center and the pilot school;

(b) The training, testing, and checking provided by the certificated pilot school is approved and conducted in accordance with this part;

(c) The pilot school certificated under part 141 obtains the Administrator’s approval for a training course outline that includes the portion of the training, testing, and checking to be conducted under part 141; and

(d) Upon completion of training, testing, and checking conducted under part 141, a copy of each student’s training record is forwarded to the part 142 training center and becomes part of the student’s permanent training record.”

No item 142.57, transcrito a seguir na íntegra, o regulamento part 142 do FAA indica quais são os requisitos de aeronaves para Centros de Treinamento e, mais uma vez, o regulamento não trata de propriedade, indica, apenas, requisitos específicos e técnicos que a aeronave deve possuir, assim como, que o Centro de Treinamento deverá possuir os meios necessários para garantir que a aeronave utilizada está aeronavegável, em conformidade com as exigências regulamentares.

“§ 142.57 Aircraft requirements.

(a) An applicant for, or holder of, a training center certificate must ensure that each aircraft used for flight instruction and solo flights meets the following requirements:

(1) Except for flight instruction and solo flights in a curriculum for agricultural aircraft operations, external load operations, and similar aerial work operations, the aircraft must have an FAA standard airworthiness certificate or a foreign equivalent of an FAA standard airworthiness certificate, acceptable to the Administrator.

(2) The aircraft must be maintained and inspected in accordance with—

(i) The requirements of part 91, subpart E, of this chapter; and

(ii) An approved program for maintenance and inspection.

(3) The aircraft must be equipped as provided in the training specifications for the approved course for which it is used.

(b) Except as provided in paragraph (c) of this section, an applicant for, or holder of, a training center certificate must ensure that each aircraft used for flight instruction is at least a twoplace aircraft with engine power controls and flight controls that are easily reached and that operate in a conventional manner from both pilot stations.

(c) Airplanes with controls such as nose-wheel steering, switches, fuel selectors, and engine air flow controls that are not easily reached and operated in a conventional manner by both pilots may be used for flight instruction if the certificate holder determines that the flight instruction can be conducted in a safe manner considering the location of controls and their nonconventional operation, or both.

No documento Order 8900.1 Volume 2, Chapter 1, Section 1, o FAA determina a documentação que deve e/ou pode ser apresentada e aceita para atender às exigências especificadas nos Parágrafos 142.15 e 142.33 do Part 142, conforme transcrito a seguir:

“C. Phase THREE-(a)—Document Compliance (Gate III)”

“d) Required Documents. Each applicant must present the following documents for review and approval:

- 1. Copies of the leases, agreements, and contracts, if any, to show compliance with the exclusive use of equipment requirements of § 142.15. If the TPCM determines that it is necessary, he or she may ask the General Counsel's office to review any of these documents to determine if the intent of the exclusive use requirement is met. (Program Tracking and Reporting System (PTRS) code 1395.)*
- 2. If a training agreement exists with a 14 CFR part 141 certificated pilot school to provide training, testing, or checking for a training center, a copy of that training agreement must be provided. Each training agreement should meet the requirements of part 141, § 141.26 and § 142.33. (PTRS code 1395.)”*

No trecho transcrito, fica evidente que o requisito pode ser cumprido das mais diferentes formas, mediante leasing, contratos ou acordos.

A seguir passamos a análise da vasta documentação da EASA sobre o tema.

REGULATION (EC) No 216/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

“ANNEX III”

“3. Training organisations

3.a. Training organisation requirements

3.a.1. A training organisation providing pilot training must meet the following requirements:

- (i) **have all the means** necessary for the scope of responsibilities associated with their activity. These means comprise, but are not limited to, the following: facilities, personnel, equipment, tools and material, documentation of tasks, responsibilities and procedures, access to relevant data and record-keeping;*
- (ii) implement and maintain a management system relating to safety and the standard of training, and aim for continuous improvement of this system; and*
- (iii) **establish arrangements with other relevant organisations**, as necessary, to ensure continuing compliance with the above requirements.”*

O regulamento Europeu não utiliza em nenhum momento o verbo “own” (*possuir*) o que caracterizaria, conforme seu significado, devidamente extraído do dicionário:

“To have rightful possession of (property, goods or capital); “To possess by right; to have the right of property in; to have the legal right or rightful title to.”

“Ter a posse legítima de (propriedade, bens ou capital); “Possuir por direito; ter o direito de propriedade em; ter o direito legal ou título legítimo.”

Porém, mesmo que o verbo utilizado fosse o “own”, a sua definição deixa claro que se trata de “possuir o direito”, algo que pode se dar através dos mais diversos instrumentos jurídicos, tal como cessão, comodato, locação, leasing, acordos, dentre outros.

Entretanto, o regulamento do EASA optou pelo uso do verbo “have” (ter, possuir) que extrapola a figura de posse do verbo “own”, servindo de sinônimo para “to possess, own or hold”, ou seja, um conceito mais amplo e, eventualmente, passível inclusive de se extrapolar a formalidade jurídica.

Além disso, no Item 3.a.1 (iii), o regulamento europeu indica, como forma de cumprimento dos itens anteriores, os quais tratam da “*posse de todos os meios necessários para o escopo de responsabilidades associado com a sua atividade*”, que a Organização de Treinamento pode “*estabelecer acordos com outras organizações relevantes, conforme necessário, para garantir a conformidade contínua com os requerimentos acima*”.

A não exigência da propriedade das aeronaves se torna evidente quando analisamos os formulários padrão que devem ser preenchidos no momento de requisitar à EASA a certificação de uma Organização de Treinamento.

No documento/formulário FO.FCTOA.00010-003 - Application for a Part – ORA ATO Approval, nas suas instruções de preenchimento consta explícito que a Organização deverá identificar o **PROPRIETÁRIO** de cada uma das aeronaves indicadas, informação que não deveria existir caso fosse mandatário que todas as aeronaves pertencessem à Organização de Treinamento.

“Completion Instructions for FO.FCTOA.00010:”

“11. Please list in Annex VIII all aircraft that the organisation intends to use to provide the courses listed in Annex II.

*The organisation's manuals shall provide the details required by ORA.ATO.105 (v) and particularly **identify the owner of each aircraft listed**.*

This list of aircraft shall match the lists in the manuals of the organisation.”

A seguir, alinhado ao conceito utilizado pelo regulamento Part 142 do FAA, a EASA no documento “*Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-ORA*” não define requisitos de propriedade, apenas requisitos técnicos para a disponibilidade e utilização das aeronaves pela Organização de Treinamento.

AMC1 ORA.ATO.135 Training aircraft and FSTDs

ALL ATOs, EXCEPT THOSE PROVIDING FLIGHT TEST TRAINING

(a) The number of training aircraft may be affected by the availability of FSTDs.

(b) Each training aircraft should be:

- (1) equipped as required in the training specifications concerning the course in which it is used;*
- (2) except in the case of balloons or single-seat aircraft, fitted with primary flight controls that are instantly accessible by both the student and the instructor (for example dual flight controls or a centre control stick). Swing-over flight controls should not be used.*

- (c) *The fleet should include, as appropriate to the courses of training:*
- (1) *aircraft suitably equipped to simulate instrument meteorological conditions (IMC) and for the instrument flight training required. For flight training and testing for the instrument rating, an adequate number of IFR-certificated aircraft should be available;*
 - (2) *in the case of aeroplanes and sailplanes, aircraft suitable for demonstrating stalling and spin avoidance;*
 - (3) *for the flight instructor (FI) training courses on aeroplanes and sailplanes, aircraft suitable for spin recovery at the developed stage;*
 - (4) *in the case of helicopters, helicopters suitable for autorotation demonstration;*
 - (5) *in the case of a non-complex ATO, one aircraft fulfilling all the required characteristics for a training aircraft might be sufficient;*
 - (6) *each FSTD should be equipped as required in the training specifications concerning the course in which it is used.*

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 47

Colaborador: Sabrina Fernandes de Oliveira Migon

Instituição: Helibras

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

“142.41 CTAC estrangeiro”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

142.41 CTAC estrangeiro e do fabricante

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Tendo em vista que a ANAC já prevê um item para fabricantes estrangeiros dentro do item 142.41 do RBAC142, sugerimos que este mesmo item seja aproveitado para contemplar também os requisitos específicos para fabricantes brasileiros.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 48

Colaborador: Sabrina Fernandes de Oliveira Migon

Instituição: Helibras

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

RBAC142:

“142.67 Prerrogativas e limitações de instrutores de CTAC”

(e) O instrutor só pode ministrar treinamento e aplicar exames teóricos em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.

&

“142.69 Prerrogativas e limitações de examinadores credenciados de CTAC”

(e) O examinador credenciado só pode aplicar exames em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão dos itens 142.67(e) e 142.69(e) do RBAC 142

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A exigência de limitar a quantidade de equipamentos nos quais o instrutor e o examinador pode ministrar instrução e realizar check, respectivamente, cria, especialmente em um cenário de recessão e crise econômica, uma reserva econômica de mercado, permitindo que apenas um restrito grupo de agentes econômicos, altamente capitalizados possam adentrar e atuar no mercado de CTAC.

Tal exigência, não encontra paralelo ou equivalência nas principais regulamentações aeronáuticas internacionais, emanadas pelo FAA e EASA. Dessa forma, cria um cenário de perda de competitividade para a indústria aeronáutica nacional, não contemplando a importância estratégica para o Brasil de oferecer aos seus regulados treinamentos de última geração, suportados por procedimentos e auditorias internacionais, em Centros de Treinamento, a um menor custo devido à proximidade geográfica das instalações.

Além disso, os CTACs localizados no Brasil evidentemente facilitarão o monitoramento e inspeção pelos setores envolvidos, tanto pelos clientes, quanto pela Autoridade de Aviação Civil.

Ao analisar o conteúdo do FAR PART 142, regulamento do FAA que trata dos requisitos de certificação dos Centros de Treinamento, extraímos os trechos que tratam das limitações e privilégios dos instrutores e examinadores.

§142.49 Training center instructor and evaluator privileges and limitations.

(a) *A certificate holder may allow an instructor to provide:*

(1) *Instruction for each curriculum for which that instructor is qualified.*

(2) *Testing and checking for which that instructor is qualified.*

(3) *Instruction, testing, and checking intended to satisfy the requirements of any part of this chapter.*

(b) *A training center whose instructor or evaluator is designated in accordance with the requirements of this subpart to conduct training, testing, or checking in qualified and approved flight training equipment, may allow its instructor or evaluator to give endorsements required by part 61 of this chapter if that instructor or evaluator is authorized by the Administrator to instruct or evaluate in a part 142 curriculum that requires such endorsements.*

- (c) A training center may not allow an instructor to—
(1) Excluding briefings and debriefings, conduct more than 8 hours of instruction in any 24-consecutive-hour period;
(2) Provide flight training equipment instruction unless that instructor meets the requirements of §142.53 (a)(1) through (a)(4), and §142.53(b), as applicable; or
(3) Provide flight instruction in an aircraft unless that instructor—
(i) Meets the requirements of §142.53(a)(1), (a)(2), and (a)(5);
(ii) Is qualified and authorized in accordance with subpart H of part 61 of this chapter;
(iii) Holds certificates and ratings specified by part 61 of this chapter appropriate to the category, class, and type aircraft in which instructing;
(iv) If instructing or evaluating in an aircraft in flight while serving as a required crewmember, holds at least a valid second class medical certificate; and
(v) Meets the recency of experience requirements of part 61 of this chapter.

Nota-se que o regulamento do FAA menciona, todos os outros requisitos existentes no RBAC 142, não definindo, de forma alguma, a limitação da quantidade de equipamentos nas quais instrutores e examinadores podem realizar ministrar treinamento/realizar check.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 49

Colaborador: Sabrina Fernandes de Oliveira Mígon

Instituição: Helibras

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Alinhamento do RBAC142 com a Emenda 06 do RBAC 61.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Definição da diferenciação entre tipo e classe dentro do RBAC142.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os regulamentos RBAC nº 142, nº 61, apresentam diferentes requisitos relativos à qualificação, prerrogativas e limitações, no que se refere à instrutores. Esses requisitos variam sensivelmente entre si, em função das abordagens adotadas por cada Superintendência.

As ações de qualificação periódica dos instrutores revelaram dúvidas recorrentes quanto ao atendimento aos critérios para qualificação e designação desses instrutores, sua aceitação pela ANAC, e ainda, com relação às suas responsabilidades no contexto da qualidade da instrução ministrada, seus registros e sua informalidade.

As pessoas exercendo essas funções são designados nos regulamentos como instrutores.

No tocante aos critérios de qualificação do instrutor, a IS 61-006 Rev. B expõe claramente a distinção entre os instrutores que ministram treinamento para diversos equipamentos dentro de uma mesma classe de aeronaves. Adicionalmente o RBAC 142 item 45 (a) (1) requer que a pessoa que atue como instrutor, esteja qualificada e habilitada no tipo de aeronave na qual conduzirá o treinamento. Uma vez que o RBAC 61 EMD 006 item 5 (b) (3) (ii) determina que aeronaves tipo são aquelas que possuem peso máximo de decolagem superior a 5.670kg, as aeronaves com peso máximo de decolagem inferior a este parâmetro apresentadas passaram a ser classe.

Logo o RBAC 142 necessita de uma revisão para que suas definições compreendam e estejam de acordo com os novos conceitos presentes no RBAC 61 EMD 006.

Segue abaixo uma relação, não exaustiva, dos itens do RBAC 142 que utilizam a definição de tipo e precisam ser alterados para garantir seu alinhamento com o novo conceito de classe apresentado no RBAC 61 EMD 006.

- Item 25 (g) Os treinamentos de qualificação para obtenção ou revalidação de habilitação de tipo devem ser executados exclusivamente utilizando dispositivos de treinamento para simulação de voo específicos, a menos que estes não existam.
- Item 45 (a) (1) esteja qualificada e habilitada no tipo de aeronave na qual conduzirá o treinamento;
- Item 45 (a)(3)(i) se ministrando treinamento em equipamento de treinamento que requeira uma habilitação de tipo, satisfaça as exigências de experiência para a concessão de licença de piloto de linha aérea segundo a Seção 61.115 do RBHA 61, ou disposições correspondentes do RBAC que venha a substituí-lo, como aplicável;
- Item 45 (f) Em adição às exigências do parágrafo (e) desta Seção, cada CTAC deve assegurar que cada instrutor que ministre treinamento em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado ou validado pela ANAC, para a condução de todo treinamento para a concessão ou revalidação de habilitação de tipo, que esse instrutor tenha realizado um Treinamento Orientado para Operação em Rota (LOFT) com pelo menos uma hora de voo, durante o qual o instrutor tenha operado os controles, na função de primeiro em comando, em um dispositivo de treinamento para simulação de voo do mesmo tipo da aeronave para o qual for designado a ministrar treinamento.
- Item 67 (e) O instrutor só pode ministrar treinamento e aplicar exames teóricos em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.

- Item 69 (e) O examinador credenciado só pode aplicar exames em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 50

Colaborador: Jorge Luiz de Souza

Instituição: não preenchido

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

135.297 (a) - (a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como **piloto em comando** de uma aeronave voando IFR, ...

135.297(b) - **Nenhum piloto** pode executar qualquer procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC,

Para aeronaves que têm como requisito de tripulação mínima 2 tripulantes, fica a dúvida sobre a obrigatoriedade do copiloto realizar a verificação de proficiência a cada 06 meses.

O que se observa, atualmente, é a adoção, por algumas empresas, notadamente da área offshore, por questões contratuais, de um procedimento mais conservador, que aplicam a referida verificação, nos dois tripulantes.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como **piloto** de uma aeronave voando IFR,....

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Dessa forma, unifica a obrigatoriedade dos tripulantes realizarem a verificação de proficiência a cada 06 meses, independente da função exercida a bordo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 51

Colaborador: Jorge Luiz de Souza

Instituição: não preenchido

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

135.299 **Piloto em comando: exames em rota** e em aeródromos

(a)- Nenhum detentor de certificado pode utilizar um **piloto** e ninguém pode trabalhar como **piloto de um voo**,

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

a)- Nenhum detentor de certificado pode utilizar um **piloto** em comando e ninguém pode trabalhar como **piloto em comando de um voo**,

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Deixa claro que o exame em rota só deverá ser aplicado nos pilotos em comando. Da forma como está colocado atualmente, há uma contradição clara entre o título e o conteúdo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 52

Colaborador: Murilo Jordan Fernandes Martins

Instituição: Aeroporto Regional de Maringá – SBMG

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

153.35 **HABILITAÇÃO DOS RESPONSÁVEIS POR ATIVIDADES ESPECÍFICAS**

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

INCLUSÃO:

Os profissionais responsáveis pelas atividades de gestão do aeródromo e de gerenciamento da segurança operacional devem possuir aprovação em curso sobre sistema de gerenciamento da segurança operacional, ministrado pela ANAC ou por entidade autorizada, com carga horária não inferior a 40 (quarenta) horas-aula, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento, em função da classificação do aeródromo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No item “**153.23 Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo**”, da proposta, o responsável pela gestão do aeródromo, é responsabilizado por uma série de requisitos ligados a segurança operacional. Como poderá ser o cumprimento dos requisitos aplicados ao item, sem a exigência de capacitação mínima em Segurança Operacional deste profissional.

O mesmo argumento acima se aplica ao item “**153.25 Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional**”, onde é exigido o cumprimento de requisitos ligados ao SGSO, sem obrigação de capacitação mínima em Segurança Operacional do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A exigência de capacitação mínima poderá ser feita pelo próprio Operador de Aeródromo, conforme as necessidades de cada organização. O gestor alocado para a função de responsável pelo SGSO deverá ser capaz de implementar e melhorar continuamente o SGSO, sendo responsável pelas atividades descritas no Regulamento. Caberá ao operador do aeródromo a avaliação das competências necessárias dos seus gestores.

Contribuição nº 53

Colaborador: Fabio Marques da Silva

Instituição: Gol Linhas Aereas

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional

(e) O operador de aeródromo deve proibir: ...

(8) o trânsito ou a permanência de pessoas, veículos e equipamentos sob as asas de aeronaves, exceto se essencial à execução da atividade.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional

(e) O operador de aeródromo deve proibir: ...

(8) permanência de pessoas, veículos e equipamentos sob as asas de aeronaves, exceto se essencial à execução da atividade.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Atualmente a passagem de clientes por baixo das asas não representa mais risco visto:

- 1 - Não existem mais pontos de vazamentos de combustível em baixo das asas como nos modelos de aviões do passado;
- 2 - Mesmo o calor das turbinas não gera risco tão grande pois as mesmas quando fora de ação permanecem com as palhetas em movimento o que gera um resfriamento;
- 3- Não há mais a necessidade atual de checks de flaps sendo necessário testes por parte da manutenção, atualmente quando necessário a ACFT é considerada em manutenção e o check só se inicia com a entrada do mecânico na cabine de comando que só é possível após o desembarque de clientes;
- 4- Não se faz mais testes de motores com clientes em torno das aeronaves;
- 5- Nossa empresa não trabalha com motores a hélice que podem bater a cabeça;
- 6- A altura da asa das nossas ACFT são maiores que a média de altura dos clientes;

Riscos ao cliente quando não passar embaixo das asas:

1- Necessário fazer o desvio do cliente para a passagem entre as asas de duas ACFTs o que resulta em:

- a - Coloca o cliente em vias de trânsito de equipamentos (tratores com carretas, escadas, caminhão de catering, caminhão de abastecimento e outros);
- b - Vazamento de pois os drenos de excesso estão situados nas pontas de asa;
- c - Necessidade de barreiras para o desvio de clientes (mais cones com cordas ou material isolante), implica em mais gente, mais equipamentos de apoio onerando a operação pois há a colocação e retirada dos materiais;
- d - Aumento de tempo de colocação de materiais e maior trajeto de deslocamento de cliente implica no MCT, satisfação do cliente;
- e - Aumento do tempo de solo visto a morosidade de embarque e desembarque;
- f - Aumento da possibilidade de TIPPING visto acúmulo de peso na parte traseira da acft em posição remota que deixa a frente da acft longe de uma barreira física onde a existência de vento forte alinhado pode gerar o fenômeno.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 54

Colaborador: Tomás Werner Seferin

Instituição: GTAR-DF/SAR/ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nº 119 e nº 145 (RBAC nº 119 e RBAC nº 145)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
No corpo de ambos Regulamentos, o início dos parágrafos, em seus diversos níveis, deve ser alinhado à esquerda com recuo de 0,5 cm.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A leitura dos RBACs nº 119 e nº 145 é dificultada pela diagramação, por não ser utilizado o recuo prescrito no inciso XVII do artigo 8º da Instrução Normativa nº 15 de 2008. É observada a correta adoção do recuo na maioria dos Regulamentos, entre os quais consta o nº 135. Nele, o recuo progressivamente maior para cada nível de parágrafo confere clareza ao texto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. A emenda nº 04 do RBAC nº119 já foi publicada com os recuos a cada nível de parágrafo. Para o RBAC nº 145, no entanto, decidiu-se não adotá-los, considerando que a Instrução Normativa nº 15 apenas estabelece um recuo de 0,5 cm, “em seus diversos níveis”, não sendo explícita com relação à necessidade de recuos adicionais a cada nível (que não ocorrem no modelo de formatação apresentado no Anexo I da referida IN).

Contribuição nº 55
Colaborador: Tomás Werner Seferin
Instituição: GTAR-DF/SAR/ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), os parágrafos 119.47 (a) e (b) .
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“119.47..... (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção, que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferentes. (b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Trata-se de ajuste de sintaxe. O trecho contém incorreções gramaticais que dificultam a compreensão da norma. No parágrafo (a), inseriu-se vírgula após “base principal de manutenção”, pois a oração subordinada que segue o termo é explicativa, e não restritiva; e eliminou-se a redundante conjunção “e”. No parágrafo (b), retirou-se o termo redundante “de sua”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. Embora não estivesse no escopo da proposta, não há impacto para o conteúdo técnico do regulamento, pois se trata apenas de correção textual.

Contribuição nº 56
Colaborador: Tomás Werner Seferin
Instituição: GTAR-DF/SAR/ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), o parágrafo 119.51 (a) .
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“119.51 (a) A ANAC pode emendar qualquer especificação operativa emitida segundo esta subparte se:”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Incluiu-se o sinal de parêntese que antecede a letra minúscula “a”, que identifica o primeiro parágrafo. Mantém-se, assim, a uniformidade requerida na alínea a do inciso IX do artigo 8º da Instrução Normativa nº 15 de 2008.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 57
Colaborador: Tomás Werner Seferin
Instituição: GTAR-DF/SAR/ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), os parágrafos 119.53 (a) e (b) .
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“119.53 (a) A menos que de outra forma autorizada pela ANAC, um detentor de certificado emitido segundo este regulamento, antes de colocar em vigor um contrato de “wet leasing” pelo qual ele deve ceder uma aeronave com tripulação para outro detentor de certificado emitido

segundo este regulamento, ambos autorizados a conduzir operações de transporte aéreo público segundo um mesmo RBAC, deve prover à ANAC uma cópia do contrato de “wet leasing” a ser executado, pelo qual ele (arrendador) entregará a aeronave com tripulação a outra pessoa (arrendatário).

(b) Nenhum detentor de certificado emitido segundo este regulamento pode efetuar contratos de “wet leasing” (como arrendatário) com uma empresa aérea estrangeira ou com qualquer outra pessoa estrangeira ou, ainda, com qualquer pessoa não autorizada a engajar-se em serviços de transporte aéreo público (como arrendador).”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Trata-se de ajuste de sintaxe. O trecho contém incorreções gramaticais que dificultam a compreensão da norma. No parágrafo (a), houve a mudança de concordância do particípio “autorizada” e a retirada da primeira vírgula do primeiro período. No parágrafo (b), alterou-se a regência do substantivo “contrato”. Acredita-se que as alterações conferem maior clareza às normas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. Embora não estivesse no escopo da proposta, não há impacto para o conteúdo técnico do regulamento, pois se trata apenas de correção textual.

Não foi acatada a alteração de “autorizado” para “autorizada”, pois o termo se refere ao “detentor de certificado” (a menos que [o detentor de certificado seja] de outra forma autorizado pela ANAC).

Contribuição nº 58

Colaborador: Tomás Werner Seferin

Instituição: GTAR-DF/SAR/ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), o parágrafo **119.63 (a)(2)**.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“119.63

(a)

(1)

(2) para operações suplementares e sob demanda – 90 dias. Este parágrafo não se aplica se o detentor de certificado tiver autorização para conduzir operações domésticas, de bandeira ou complementares e tiver conduzido tais operações dentro dos 30 dias anteriores.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Trata-se de uma inversão na ordem dos termos do segundo período para conferir maior clareza ao trecho.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada. Embora não estivesse no escopo da proposta, não há impacto para o conteúdo técnico do regulamento, pois se trata apenas de adequação textual.

Contribuição nº 59

Colaborador: Tomás Werner Seferin

Instituição: GTAR-DF/SAR/ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 119 (RBAC nº 119), o parágrafo **119.71 (e)(2)(iii) e (3)(ii)**.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

PRIMEIRA OPÇÃO:

“119.71

(e)

(2)

(iii) ser um técnico de nível superior registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, ter concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e ter, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, nos últimos 24 meses:

(A) o cumprimento dos seguintes requisitos:

(1) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação; e

(2) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos; e

(3) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves; ou

(B) o cumprimento dos seguintes requisitos:

(1) ter empreendido qualquer das atividades requeridas por (2)(iii)(A)(1), (2) ou (3) deste parágrafo; e

(2) ter executado essas funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa.

(3)

(ii) ser um técnico de grau médio registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, ter concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e

aeronavegabilidade continuada, ter, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, nos últimos 24 meses:

(A) o cumprimento dos seguintes requisitos:

- (1) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação; e
- (2) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos; e
- (3) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves; ou

(B) o cumprimento dos seguintes requisitos:

- (1) ter estado engajado em qualquer combinação das atividades requeridas por (3)(ii)(A)(1), (2) ou (3) deste parágrafo; e
- (2) ter executado essas funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa.”

SEGUNDA OPÇÃO:

“119.71

(e)

(2)

(iii) ser um técnico de nível superior registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, ter concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada, ter, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado e, no momento de sua designação como chefe de manutenção, ter executado, nos últimos 24 meses, alguma das seguintes funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa:

(A) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação; ou

(B) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos; ou

(C) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves;

(3)

(ii) ser registrado junto ao CREA/CONFEA como técnico de grau médio para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, ter concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e ter, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, nos últimos 24 meses, alguma das seguintes funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa:

(A) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação; ou

(B) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos; ou

(C) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em suas versões originais, os parágrafos em tela suscitam interpretações conflitantes. Dada sua imprecisão, trata-se de trecho já discutido na Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada (GGAC), da Superintendência de Aeronavegabilidade, e para o qual existem duas possíveis interpretações. É infrutífera a análise da seção no regulamento correspondente da *Federal Aviation Administration*, pois a norma brasileira não é mera tradução e traz outras informações não constantes na norte-americana. De forma a evitar compreensão errônea e garantir segurança jurídica, sugere-se reformular os parágrafos em questão. Foram propostas duas novas redações que contemplam as duas interpretações. Note-se que atualmente a GGAC aplica a interpretação prevista na opção B.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta. Assunto foi tratado sob o Tema 1 da Agenda Regulatória da ANAC, Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo, que resultou na emenda nº 04 ao RBAC nº 119..

Contribuição nº 60

Colaborador: Tomás Werner Seferin

Instituição: GTAR-DF/SAR/ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), os parágrafos 135.23 (a)(25) e (26)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

135.23 (a).....

(25) para detentores de certificado que utilizarem aeronaves com certificação de tipo para mais de 9 assentos, uma descrição dos procedimentos para monitorar, avaliar e reportar sua experiência operacional e de manutenção, como requerido por RBAC 135.431

(26) [Reservado]”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto do item (26) é repetição do contido no item (25). Para evitar alteração na ordem dos parágrafos da seção 135.23, sugere-se reservar o item.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 61

Colaborador: Tomás Werner Seferin

Instituição: GTAR-DF/SAR/ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

No Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 145 (RBAC nº 145), o item **145.221-I**.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“145.221-I Relatórios periódicos

(a) A menos que de outra forma especificado pela ANAC, cada organização de manutenção certificada deve elaborar e encaminhar até o último dia útil do mês subsequente:

(1) um relatório mensal contendo os serviços de manutenção executados naquele mês ou informando, se for o caso, a não execução de quaisquer serviços; e

(2) um relatório trimestral contendo a relação do pessoal técnico vinculado à organização de manutenção com as alterações ocorridas no trimestre anterior.

(b) Cada organização de manutenção certificada deve conservar os relatórios requeridos por esta seção por pelo menos 5 (cinco) anos contados a partir da data em que os relatórios foram elaborados.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A conservação de relatórios constitui registro importante tanto para a organização de manutenção quanto para a ANAC, pois traz o histórico compilado da empresa referente aos serviços executados e ao corpo técnico. No entanto, atualmente o RBAC 145 não traz itens que obriguem retenção desses documentos. Quanto a pessoal, o item 145.161, que trata do assunto (Registros do pessoal de administração, supervisão e inspeção), não prevê conservação de histórico, exigindo apenas a atualização dos registros. Quanto a serviços executados, o item 145.219 (Arquivamento de registro) não prevê compilação.

Propõe-se, então, no texto do item a alterar, inclusão de período de guarda de cinco anos dos relatórios. Outrossim, sugere-se inclusão de trecho que afaste ambiguidade em relação a entrega de relatório mensal de meses em que a organização não tenha executado nenhum serviço.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 62

Colaborador: Rodrigo Viana Torres

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Item 135.412 do RBAC 135.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“O detentor de certificado que possuir autorização em suas Especificações Operativas deverá executar manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos de acordo com as Subpartes C, D e E do RBAC 145, no que for aplicável à uma Organização de Manutenção, com exceção dos requisitos 145.151 (a), (a)-I e (a)-II e 145.214-I (a) e (b). O escopo desta seção inclui o manual do detentor de certificado requerido na seção 135.21, que não pode ter conteúdo inferior ao requerido pelo RBAC 145 nas seções 145.163, 145.209, 145.211 e 145.214-I.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A seção 135.412 determina que o “sistema de inspeção” associado à manutenção realizada pelo detentor de certificado não pode ser inferior ao requerido pelo RBAC 145. Em seguida utiliza o termo “onde aplicável”. O fato de o RBAC 145 não trazer a expressão “sistema de inspeção” e o fato de o 135 trazer ainda a expressão “onde aplicável” inviabilizam uma correspondência direta com o RBAC 145, deixando dúvida sobre em qual extensão é requerida a igualdade entre os dois sistemas de controle de qualidade (requeridos pelo RBAC 135 e pelo RBAC 145). O FAA, por exemplo, não exige tal correspondência, permitindo que a empresa execute manutenção de acordo com o 43, sob o certificado emitido pelo 119 sem observância ao 145 (o que particularmente não acho prudente ser adotado pela ANAC). A EASA por sua vez exige a certificação de acordo com o 145 (resguardada a analogia, pois os números dos regulamentos não são os mesmos e não possuem correspondência exata). Sugiro a reescrita do texto atual para melhor compreensão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 63
Colaborador: Rodrigo Viana Torres
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Item 135.23 (30) Do RBAC 135.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão do item.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As informações requeridas na seção 135.23 (30) já estão contidas nas Especificações Operativas da empresa. Recomendo retirar dos manuais, para que não sejam requeridas atualizações desnecessárias (custo para a ANAC e para o regulado).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 64
Colaborador: Rodrigo Viana Torres
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Itens 135.23(25, 26 e 29) Do RBAC 135.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão dos itens 135.23(25 e 26). Alteração do item 135.23(29) para: “para detentores de certificado que utilizarem aeronaves com certificação de tipo para mais de 9 assentos, uma descrição de procedimentos para monitorar continuamente a performance e a eficiência do programa de manutenção adotado e para corrigir qualquer deficiência do referido programa, como requerido por RBAC 135.431”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As informações requeridas nas seções 135.23 (25 e 26) estão imprecisas, pois não estão relacionadas à seção 135.431. Esta seção está relacionada ao item 135.23 (29).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 65
Colaborador: Rodrigo Viana Torres
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Item 135.413 do RBAC 135.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sem sugestões, porém sugiro a reescrita da regra.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A seção 135.413 determina que um detentor de certificado que não execute manutenção deve fazer contrato com outra pessoa para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos. No entanto a seção não deixa claro se o contrato deve ser mantido vigente permanentemente ou se deve ser realizado ao menos a cada manutenção realizada por terceiro. A vantagem em termos de segurança de voo de que o contrato seja mantido é que o contratado será avaliado pelo operador quanto a capacidade de realizar a manutenção e receberá treinamento específico nos procedimentos do operador quando aplicável. Em todo caso, sugiro a reescrita para maior esclarecimento da exigência sobre o contrato (se permanentemente, ou para a manutenção executada).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 66
Colaborador: Rodrigo Viana Torres
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Item 135.417 Do RBAC 135.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“Cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC, dentro dos 10 primeiros dias úteis de cada mês, um relatório sumário relativo ao mês anterior das seguintes ocorrências:

- (a) cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos que não requerem relatório segundo a seção 135.415; e
- (b) o número de embandeiramento de hélice em voo, listado por tipo de hélice e motor e aeronave na qual estiver instalada. Embandeiramento de hélice com propósito de treinamento, demonstrações e teste em voo não precisam ser relatados.
- (c) nos meses em que não for registrada nenhuma ocorrência prevista nos parágrafos (a) e (b) desta seção, o relatório sumário deverá ser apresentado à ANAC informando a ausência de ocorrências no período.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A seção 135.417 determina que cada detentor de certificado deve apresentar à ANAC, dentro dos 10 primeiros dias úteis de cada mês, um relatório sumário relativo ao mês anterior contendo o registro de certas ocorrências. O requisito não determina que o relatório sumário deva ser enviado também nos meses em que não houver ocorrências, mas deveria. A ausência dessa exigência elimina esses relatórios da rotina da empresa, podendo os mesmos cair em esquecimento e não serem submetidos à ANAC em caso de ocorrência de notificação requerida. Outro desestímulo ao envio dos relatórios é o receio por parte das empresas de que possam gerar sanções. Isso, pois esses relatórios são analisados pela autoridade e, caso necessário, geram ações corretivas adicionais ao regulado, sempre visando a segurança de voo e a prevenção de acidentes.

Toda vez que a empresa deixa de enviar os relatórios ela oculta informações da ANAC, que poderiam ser utilizadas para aumentar a segurança de voo sem necessariamente impactar economicamente no setor. Essa empresa atenta à prevenção de acidentes. Para estimular o envio, é relevante exigir que inclusive nos meses nos quais não houver ocorrência sejam enviados relatórios informando tal situação. Isso, pois juridicamente há distinção entre a empresa deixar de enviar um relatório requerido e enviar uma declaração porventura falsa de que naquele mês não houve ocorrências a serem reportadas (considerando a hipótese de que posteriormente a autoridade tome conhecimento de uma determinada ocorrência que deveria ter sido reportada). Portanto é prudente a adequação da norma.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 67

Colaborador: Rodrigo Viana Torres

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Item 135.419 (a) do RBAC 135. Correção de referência.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

[Substituição da referência 135.17, feita na seção 135.419 (a), para 119.51].

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A seção 135.419 faz referência ao requisito 135.17, que por sua vez consta como reservado na legislação atual. O FAA usa no lugar a referência 119.51, o que faz sentido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 68

Colaborador: Rodrigo Viana Torres

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Item 135.429 (b) Do RBAC 135.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sem sugestão, porém a alteração é requerida e deverá ser providenciada pelo legislador.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A seção 135.429 traz a obrigação de que um item IIO seja inspecionado sob a supervisão de um inspetor chefe. Este cargo é definido no RBAC 119 e é requerido apenas para empresas que operam segundo o RBAC 121. O FAA traz o termo “inspection unit”. Não sei exatamente a intenção do legislador, mas certamente a tradução mais adequada não é inspetor chefe, e se for mantida causa conflito com o RBAC 119 e com o RBAC 145 que não exigem Inspetor Chefe para execução de itens de inspeção obrigatória.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 69

Colaborador: Rodrigo Viana Torres
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Item 135.433 Do RBAC 135.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“Cada detentor de certificado com função de executar manutenção ou manutenção preventiva deve possuir um programa de treinamento, aprovado pela ANAC, que assegure que cada pessoa (incluindo pessoal de inspeção) que determine a adequabilidade de um trabalho executado, esteja totalmente informada sobre técnicas, procedimentos e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A seção 135.433 traz o Programas de treinamento de manutenção, mas não requer que seja aprovado pela ANAC, sendo que o RBAC 145 exige a aprovação por parte da ANAC. Sugiro que a aprovação prévia seja requerida em ambos regulamentos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 70
Colaborador: Rodrigo Viana Torres
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Item 135.439 Do RBAC 135.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“(b) Cada detentor de certificado deve conservar os registros requeridos por esta seção durante os seguintes períodos de tempo: (1) exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento, os registros especificados no parágrafo (a)(1) desta seção devem ser conservados até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro, ou por 5 anos após o término do trabalho, o que for maior; (2) os registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento devem ser conservados até que tal trabalho seja suplantado por trabalho com equivalente objetivo e detalhe, ou por 5 anos, o que for maior; e (3) os registros especificados no parágrafo (a)(2) desta seção devem ser conservados permanentemente e transferidos com a aeronave, se a mesma for vendida para outra pessoa.”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A seção 135.439 (b) define o tempo de conservação dos registros de manutenção requeridos. Em certos casos esse tempo pode ser um ano, o que para fins de supervisão por parte da ANAC é muito pouco. Isso, pois em virtude da análise de risco e priorização feitas pela ANAC algumas empresas podem ficar sem serem auditadas por intervalos superiores a um ano (chegando a cinco anos em casos específicos). Além disso, o prazo de decadência de infrações é de cinco anos. Eventuais autos de infração em que registros de manutenção devam ser apresentados como evidências objetivas podem ser prejudicados pelos prazos limitados atualmente pelo RBAC 135. O RBAC 145 por sua vez determina cinco anos para a conservação de registros, e mantém a coerência com o prazo de decadência definido em lei. Desta forma, os prazos determinados na seção 135.439 são incompatíveis com o atual sistema de supervisão de empresas adotado pela ANAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 71
Colaborador: Rodrigo Viana Torres
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Item 135.443 Do RBAC 135.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sem sugestão, porém é recomendado que um novo texto seja proposto pelo regulador.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A seção 135.443 determina que após manutenção seja preparada um registro contendo uma declaração, entre outras, de que “não existem condições conhecidas que impeçam a aeronavegabilidade da aeronave”. A seção é escrita de tal forma que duas interpretações são possíveis sobre a liberação da aeronave para voo: 1º Interpretação: Após qualquer manutenção é feita uma anotação de que a aeronave está aeronavegável considerando apenas o serviço executado (vide RBAC 43, seção 49.9(a), se for cabível a analogia). Após essa manutenção a empresa deve preparar um segundo registro que ateste que a aeronave esteja aeronavegável considerando não só o serviço executado, mas qualquer das condições conhecidas sobre a aeronave por meio do controle de manutenção da empresa.

(A primeira interpretação é mais conservativa, e representa uma atitude mais proativa por parte da empresa em relação ao controle de manutenção. Por outro lado é um procedimento adicional potencialmente oneroso realizado pela empresa)

2º Interpretação: Após a manutenção é feita uma anotação de que a aeronave está aeronavegável considerando apenas o serviço executado (vide RBAC 43, seção 49.9(a), se for cabível a analogia). Não é necessário nenhum tipo de avaliação sobre a condição geral de Aeronavegabilidade da aeronave após uma manutenção qualquer e, portanto, nenhum registro ou anotação adicional.

(A segunda interpretação é menos conservativa, é baseada no pleno funcionamento do controle de manutenção)

Sendo o requisito passível de mais de uma interpretação, recomenda-se a reescrita para melhor esclarecimento, por impactar a segurança de voo e as operações do ente regulado.

Obs: No caso de itens ACR, as liberações para voo não incluem declarações de que "não existem condições conhecidas que impeçam a aeronavegabilidade da aeronave" (muito embora os procedimentos previstos no manual da empresa associados de certa forma corroboram com essa declaração). Isso pode sugerir que uma verificação mais ampla de Aeronavegabilidade não seja requerida em todos os casos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 72

Colaborador: Rodrigo Viana Torres

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Item 145.3 (d)-I do RBAC 145.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão do item.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Manutenção de linha já está definido no RBAC 43, e atualmente está sendo estudada a revisão do termo para melhor esclarecimento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 73

Colaborador: Rodrigo Viana Torres

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Item 145.203 do RBAC 145.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Cada organização de manutenção certificada pode temporariamente transportar, para um local diferente do seu endereço, os equipamentos, ferramentas, materiais, dados técnicos e pessoal necessários para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, incluindo serviços especializados, em um artigo para o qual ela está certificada se:

- (a) o trabalho for necessário devido a uma circunstância especial, conforme determinado pela ANAC; ou
- (b) for necessário executar tal trabalho de modo recorrente e o manual da organização de manutenção previamente aceito pela ANAC incluir os procedimentos para executá-lo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A IS 145-003 define procedimentos de aceitação do MOM sem análise prévia por parte da ANAC. Da forma com está escrito atualmente a seção 145.203 do RBAC 145 e a IS 145-003 permitem que o regulado altere seu procedimento de execução de serviço em outra localidade sem o consentimento da ANAC, bastando apenas revisar e protocolar o MOM para conhecimento. Isso em certos pode violar o processo de certificação, pois a ANAC certifica um determinada OM para localidades específicas, e não razoável que a própria OM possa alterar sua prerrogativa para executar de modo recorrente trabalho em uma outra localidade não certificada pela ANAC sem a aceitação prévia da autoridade. Tal situação tem se mostrado particularmente problemática, pois há indícios de que certas OM têm participado de licitações de serviços em todo território brasileiro sem necessariamente comprovarem à ANAC sua capacidade de realizar os serviços na localidade onde ocorrerá a licitação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 74

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

119.36 - Requisitos econômicos, financeiros e jurídicos. Todos os operadores (a) Os requisitos econômicos, financeiros e jurídicos necessários à obtenção da autorização jurídica de funcionamento de uma empresa de transporte aéreo são estabelecidos em normas específicas da Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) da ANAC. A ANAC requer que seja demonstrado haver capital suficiente para fazer frente aos custos já gerados ou a serem gerados pela execução dos programas de treinamento e de manutenção aprovados, incluindo os custos operacionais previstos, sempre considerando uma reserva para contingências, visando determinar a saúde financeira do requerente. (b) Se por razões econômicas, financeiras ou jurídicas o detentor de certificado não for mais capaz de conduzir uma operação segura, seu certificado deixará de ser válido, ensejando as sanções previstas no parágrafo (a)(2) da seção 119.40.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
119.36 - Requisitos econômicos, financeiros e jurídicos. Todos os operadores (a) [Reservado] (b) Se por razões econômicas, financeiras ou jurídicas o detentor de certificado não for mais capaz de conduzir uma operação segura, seu certificado deixará de ser válido, ensejando as sanções previstas no parágrafo (a)(2) da seção 119.40.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O parágrafo (a) não estabelece nenhum requisito, possuindo caráter apenas informativo, direcionando o regulado a normas da então “Superintendência de Serviços Aéreos (SSA)” com relação a requisitos econômicos, financeiros e jurídicos. Ocorre que a informação presente no parágrafo já não é mais inteiramente verdade, uma vez que as normas citadas já não mais requerem, por exemplo, que seja demonstrado haver capital suficiente, desde a Resolução nº 377/2016, que revogou a Portaria nº 597/DGAC. Do FAPAN da audiência pública 07/2015, de onde resultou a Resolução nº 377, tem-se: “... considerou-se que a exigência de capital social mínimo para empresas exploradoras de serviços aéreos pode se tornar meramente uma barreira à entrada de empresas que teriam condições de se constituir tecnicamente com um dispêndio de recursos financeiros menor do que o mínimo exigido.” Ainda, a partir das contribuições nº 9 e 19 do Relatório de Análise de Contribuições , e respectivas respostas, observa-se que a edição da Resolução nº 377 demandaria adequação de outras normas. Entendo que o parágrafo (a) pode ser reservado, já que não estabelece diretamente nenhum requisito e dá a entender que tais requisitos estão estabelecidos em outro local, o que não se confirma.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 75
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
119.39 (b) A emissão de um certificado será indeferida se: (1) após proceder às verificações necessárias, a ANAC constatar que: (i) o requerente não está própria e adequadamente equipado ou não é capaz de conduzir operações com a segurança requerida pelos RBAC aplicáveis; (ii) o requerente pretende colocar ou colocou em uma posição administrativa listada em 119.65(a) ou em 119.69(a), como aplicável, uma pessoa que satisfaça algum dos critérios a seguir: (A) há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha ocupado uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços de aviação civil, e mediante constatação de irregularidade na área sob responsabilidade dessa pessoa, o provedor de serviço de aviação civil tenha sido objeto de: (1) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou (2) revogação, cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações. (B) há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha sofrido sanção administrativa em virtude de infração capitulada no art. 299, incisos I, II, V, VI ou VII, da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços da aviação civil. (2) Uma pessoa que terá controle sobre o requerente, ou que tem substancial parcela na propriedade da empresa, possuiu controle sobre um detentor de certificado ou parcela similar de propriedade de uma empresa cujo certificado tenha sido suspenso ou cassado, e essa pessoa tenha contribuído materialmente para as circunstâncias causadoras da suspensão ou cassação.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
119.39 (b) A emissão de um certificado será indeferida se: (1) após proceder às verificações necessárias, a ANAC constatar que: (i) o requerente não está própria e adequadamente equipado ou não é capaz de conduzir operações com a segurança requerida pelos RBAC aplicáveis; ou

(ii) o requerente pretende colocar ou colocou em uma posição administrativa listada em 119.65(a) ou em 119.69(a), como aplicável, uma pessoa que satisfaça algum dos critérios a seguir:
(A) há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha ocupado uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços de aviação civil, e mediante constatação de irregularidade na área sob responsabilidade dessa pessoa, o provedor de serviço de aviação civil tenha sido objeto de:
(1) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou
(2) revogação, cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações.
(B) há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha sofrido sanção administrativa em virtude de infração capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços da aviação civil; ou
(2) Uma pessoa que terá controle sobre o requerente, ou que tem substancial parcela na propriedade da empresa, possuiu controle sobre um detentor de certificado ou parcela similar de propriedade de uma empresa cujo certificado tenha sido suspenso ou cassado, e essa pessoa tenha contribuído materialmente para as circunstâncias causadoras da suspensão ou cassação.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Incluído “ou” entre (b)(1)(i) e (ii) e entre (b)(1) e (2).

Ainda, em (b)(1)(i)(B), foi retirado o inciso II do art 299 do CBA. Ocorre que esse inciso poderia ser utilizado para praticamente qualquer infração, pois trata de “execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes”.

A rigor, “serviço aéreo”, no art. 174 do CBA, inclui “serviço aéreo privado” e não só “serviços aéreos públicos”, ou seja, inclui qualquer operação aérea.

Ainda, “violação das normas de segurança dos transportes” também me parece vago o suficiente para incluir violação a qualquer regra publicada pela ANAC.

Por exemplo, consta no art. 302, II, entre as infrações imputáveis a aeronautas: “n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo”. Várias atitudes poderiam ser enquadradas igualmente em 299, II e em 302, II, n)*. Desconheço orientação que determine quando deve ser aplicada uma ou outra capitulação. A título ilustrativo, à luz da Resolução 25/2008, ambas as infrações são sujeitas aos mesmos valores de multas – o que pode indicar que a ANAC as considerou anteriormente como de gravidade equivalente. Assim, entendo que não ficou claro por que se incluiu na proposta o art. 299, II – e não o 302, II, n), ou mesmo alguma outra capitulação não incluída.

Dessa forma, poderíamos estar tratando desigualmente dois regulados que descumprissem normas equivalentes dos regulamentos da ANAC, apenas porque, ao acaso, uma infração foi capitulada no art. 299 e outra no art. 302. O primeiro ficaria impedido de atuar em posição administrativa de empresa, além de receber uma multa, enquanto o segundo apenas receberia uma multa.

Por fim, caso a regra entre em vigor dessa forma, deveria haver uma orientação sobre quando aplicar a capitulação no 299, II e quando aplicar outras possibilidades do CBA.

*Por exemplo, consta emenda no NovoSMI (00.0007565.0195) que orienta a emissão de auto de infração com essa capitulação em caso de se “Permitir que passageiros embarquem ou desembarquem de aeronave com os motores da mesma em funcionamento em desacordo com as normas vigentes.”, requisito baseado no 91.102(e) do RBHA 91.

Caso entendam que esse trecho contém informações internas da ANAC, que não deveriam ser disponibilizadas ao público, não vejo problema em omiti-lo do relatório de análise das contribuições, desde que seja considerado no processo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 76

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

119.67

(g) detentor de certificado deve designar um Gestor Responsável, que seja a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do detentor de certificado que, independentemente de outras atribuições, possua as seguintes prerrogativas:

119.71

(g) detentor de certificado deve designar um Gestor Responsável, que seja a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do detentor de certificado que, independentemente de outras atribuições, possua as seguintes prerrogativas:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

119.67

(g) O detentor de certificado deve designar um Gestor Responsável, que seja a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do detentor de certificado que, independentemente de outras atribuições, possua as seguintes prerrogativas:

119.71

(g) O detentor de certificado deve designar um Gestor Responsável, que seja a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do detentor de certificado que, independentemente de outras atribuições, possua as seguintes prerrogativas:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto está diferente na minuta de resolução e na minuta do RBAC. Sugiro que seja adotado o texto constante na minuta do RBAC, adequando-se a minuta de resolução.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada, conforme justificativa do proponente.

Contribuição nº 77

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

119.71

(b) Para atuar como Diretor ou Gerente de Operações, conforme 119.69 (a)(1) de um detentor de certificado, uma pessoa deve possuir:
(1) uma licença de Piloto de Linha Aérea (PLA) se qualquer operação requerer que o piloto em comando necessite de igual licença,

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

119.71

(b) Para atuar como Diretor ou Gerente de Operações, conforme 119.69 (a)(1) de um detentor de certificado, uma pessoa deve possuir:
(1) uma licença de Piloto de Linha Aérea (PLA) se qualquer operação requerer que o piloto em comando necessite de igual licença. Adicionalmente, ela deve:

(i) ter pelo menos 3 anos de experiência como gerente ou supervisor em uma posição exercendo controle operacional sobre qualquer operação conduzida segundo o RBAC 121 ou 135; ou

(ii) sem experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como piloto em comando de uma aeronave operando segundo o RBAC 121 ou 135;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto atual dá a entender que, para os operadores em que alguma operação requer que o piloto em comando seja PLA, basta que o candidato a diretor ou gerente de operações possua tal licença para que possa assumir essa posição. Tal entendimento, porém, é contrário ao estabelecido na ANAC – e já formalmente publicado na Diretriz GOAG nº DGOAG-0008, com caráter interno à ANAC somente.

Dessa forma, com vistas a regularizar e consolidar a interpretação corrente, dando publicidade aos regulados sobre quais são os requisitos aplicáveis a um candidato a diretor ou gerente de operações no caso em que alguma operação da empresa requer PLA, entendo que se deveria emendar o regulamento – ainda que, reconhecidamente, o foco desta audiência pública não seja tal alteração.

Foi utilizada a interpretação já constante na Diretriz GOAG para aplicar os atuais parágrafos (b)(2)(i) ou (ii) também aos casos previstos em (b)(1).

Foi utilizada “ela”, pois o pronome se refere a “uma pessoa”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 78

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

119.72 – Responsabilidades do gestor responsável e do diretor ou gerente de segurança operacional

(a) Independentemente de outras responsabilidades perante à organização, o gestor responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:

(1) Assegurar que o SGSO seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização do detentor do certificado, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;

(2) Comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;

(3) Estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao detentor do certificado;

(4) Assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;

- (5) Assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;
- (6) Conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;
- (7) Rever regularmente o desempenho de segurança operacional do detentor do certificado, e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;
- (8) Assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do detentor do certificado;
- (9) Assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;
- (10) Assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;
- (11) Assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;
- (12) Assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e
- (13) Assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do detentor do certificado.
- (b) Independentemente de outras responsabilidades perante à organização, o diretor ou gerente de segurança operacional detém as responsabilidades elencadas a seguir:
- (1) Coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do detentor do certificado, em conformidade com os requisitos aplicáveis;
- (2) Facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;
- (3) Monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;
- (4) Formalizar junto ao Gestor Responsável a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;
- (5) Planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do detentor do certificado;
- (6) Relatar regularmente ao Gestor Responsável sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e
- (7) Assessorar o Gestor Responsável no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- 119.72 – Responsabilidades do gestor responsável e do diretor ou gerente de segurança operacional
- (a) Independentemente de outras responsabilidades perante a organização, o gestor responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:
- (1) assegurar que o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização do detentor do certificado, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;
- (2) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;
- (3) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao detentor do certificado;
- (4) assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;
- (5) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;
- (6) conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;
- (7) rever regularmente o desempenho de segurança operacional do detentor do certificado, e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;
- (8) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do detentor do certificado;
- (9) assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;
- (10) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;
- (11) assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;
- (12) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e
- (13) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do detentor do certificado.

- (b) Independentemente de outras responsabilidades perante a organização, o diretor ou gerente de segurança operacional detém as responsabilidades elencadas a seguir:
- (1) coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do detentor do certificado, em conformidade com os requisitos aplicáveis;
 - (2) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;
 - (3) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;
 - (4) formalizar junto ao gestor responsável a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;
 - (5) planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do detentor do certificado;
 - (6) relatar regularmente ao gestor responsável sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e
 - (7) assessorar o gestor responsável no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Deve-se incluir a seção 119.72 no sumário, no início do RBAC.

Na primeira ocorrência da abreviatura “SGSO”, no RBAC, foi aberta a abreviatura. A abreviatura poderia também ser apresentada na primeira ocorrência do texto completo, em 119.65(g), ficando, neste caso:

“119.65(g) Cada empresa deve adotar uma estrutura administrativa que permita a implantação e a manutenção do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), visando atingir o nível aceitável de segurança a ser estabelecido pela ANAC. Cabe ao Diretor ou Gerente de Segurança Operacional a administração do referido sistema dentro da empresa.”

Foram utilizadas letras minúsculas no início dos subparágrafos de (a) e (b); e também nas várias ocorrências de “gestor responsável”, alinhando-se ao título da seção (quanto a este último ponto, poderia se uniformizar todo o RBAC).

Foi retirada a crase de “perante a organização” (duas ocorrências), conforme:

<http://g1.globo.com/educacao/blog/dicas-de-portugues/post/conheca-os-sete-pecados-da-crase.html>

<http://www.migalhas.com.br/Gramatigalhas/10,MI210599,61044-Perante+Como+usar>

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada, conforme justificativa do proponente.

Contribuição nº 79

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

119.1

(e) Exceto para operações de transporte aéreo privado, conduzidas com aviões tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, ou uma capacidade de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, este regulamento não é aplicável para as seguintes operações, mesmo se conduzidas pelo detentor de um certificado de empresa de transporte aéreo:

119.5

(a)

(1) Uma pessoa detentora de uma Concessão para condução de serviços de transporte aéreo público regular emitida pela ANAC deve obter um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) e respectivas especificações operativas antes de iniciar tais operações.

(2) Uma pessoa detentora de uma Autorização para condução de serviços de transporte aéreo público não-regular emitida pela ANAC deve obter um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e respectivas especificações operativas antes de iniciar tais operações.

(3) Uma pessoa que conduza serviços de transporte aéreo privado, como operador de aeronaves civis registradas no Brasil tendo uma configuração com 20 ou mais assentos para passageiros ou uma capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, deve obter um Certificado de Operador Aéreo Privado (COAP) antes de iniciar suas operações.

(b)

(1) O Certificado ETA e o COAP autorizam seu detentor a realizar operações em conformidade com:

(2) Uma pessoa certificada para engajar-se em operações de transporte aéreo público segundo o RBAC 121, RBAC 135, ou ambos receberá apenas um Certificado ETA.

(c)

(5) Uma pessoa detentora de um COAP não pode conduzir qualquer serviço aéreo com fins lucrativos.

(6) Uma pessoa detentora de um Certificado ETA só pode conduzir serviços aéreos privados em seu próprio proveito (traslado, treinamento de tripulantes, transporte de empregados, etc.).

119.7

(b) Exceto quanto aos parágrafos das especificações operativas identificando espécies de operações autorizadas, as especificações operativas são vinculadas, mas não constituem parte do Certificado ETA ou do COAP.

119.33

(a) (2) obtenha um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo;

119.35

(a) Uma pessoa que solicite à ANAC um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA), segundo este regulamento, deverá apresentar um requerimento:

119.37 - Conteúdo do Certificado de Empresa de Transporte Aéreo

(a) O Certificado de Empresa de Transporte Aéreo inclui, pelo menos:

119.40

(a) Um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo emitido segundo este regulamento é efetivo até que:

119.41

(b) Se for constatado através de inspeção, verificação ou outro tipo de investigação que o interesse público ou a segurança do transporte aéreo assim o requerem, a ANAC pode emendar, suspender, revogar ou cassar, total ou parcialmente, um Certificado ETA.

119.49

(a)(2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu Certificado ETA;

(b) (2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu Certificado ETA;

(c) (2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu Certificado ETA;

119.59

(a)(1) (i) seu Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e suas especificações operativas; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

119.1

(e) Exceto para operações de transporte aéreo privado, conduzidas com aviões tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, ou uma capacidade de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, este regulamento não é aplicável para as seguintes operações, mesmo se conduzidas pelo detentor de um Certificado de Operador Aéreo:

119.5

(a)

(1) Uma pessoa detentora de uma Concessão para condução de serviços de transporte aéreo público regular emitida pela ANAC deve obter um Certificado de Operador Aéreo (COA) e respectivas especificações operativas antes de iniciar tais operações.

(2) Uma pessoa detentora de uma Autorização para condução de serviços de transporte aéreo público não-regular emitida pela ANAC deve obter um Certificado de Operador Aéreo e respectivas especificações operativas antes de iniciar tais operações.

(3) Uma pessoa que conduza serviços de transporte aéreo privado, como operador de aeronaves civis registradas no Brasil tendo uma configuração com 20 ou mais assentos para passageiros ou uma capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, deve obter um Certificado de Operador Aéreo (COA) antes de iniciar suas operações.

(b)

(1) O Certificado de Operador Aéreo autoriza seu detentor a realizar operações em conformidade com:

(2) Uma pessoa certificada para engajar-se em operações de transporte aéreo público segundo o RBAC 121, RBAC 135, ou ambos receberá apenas um COA.

(c)

(5) Uma pessoa detentora de um COA não pode conduzir qualquer serviço aéreo com fins lucrativos.

(6) Uma pessoa detentora de um COA só pode conduzir serviços aéreos privados em seu próprio proveito (traslado, treinamento de tripulantes, transporte de empregados, etc.).

119.7

(b) Exceto quanto aos parágrafos das especificações operativas identificando espécies de operações autorizadas, as especificações operativas são vinculadas, mas não constituem parte do COA.

119.33

(a) (2) obtenha um Certificado de Operador Aéreo;

119.35

(a) Uma pessoa que solicite à ANAC um Certificado de Operador Aéreo (COA), segundo este regulamento, deverá apresentar um requerimento:

119.37 - Conteúdo do Certificado de Operador Aéreo

(a) O Certificado de Operador Aéreo inclui, pelo menos:

119.40

(a) Um Certificado de Operador Aéreo emitido segundo este regulamento é efetivo até que:

119.41

(b) Se for constatado através de inspeção, verificação ou outro tipo de investigação que o interesse público ou a segurança do transporte aéreo assim o requerem, a ANAC pode emendar, suspender, revogar ou cassar, total ou parcialmente, um COA.

119.49

- (a)(2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu COA;
- (b) (2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu COA;
- (c) (2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu COA;

119.59

(a)(1) (i) seu Certificado de Operador Aéreo e suas especificações operativas; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme escrito na IS 119-001, parágrafo 4.4, e IS 119-004, parágrafo 4.1.4, é prevista publicação de emenda ao RBAC 119 que passará a utilizar a expressão "Certificado de Operador Aéreo" (COA), em lugar de "Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA)".

A IS 119-001A previa que seria utilizado apenas COA, no lugar tanto de Certificado ETA quanto de COAP. Como a audiência pública nº 4/2011, referente ao RBAC 125 também utilizava COA (e não COAP), entendo que de fato seria intenção da ANAC a unificação dos termos.

Na proposta, foi mantido o uso entre nome por extenso e abreviatura. No entanto, entendo que não haveria problema em se utilizar o nome por extenso apenas na primeira ocorrência no corpo do regulamento e em 119.3, nas definições.

Caso a proposta seja acatada, observo que a alteração no título da seção 119.37 também deve alterar o índice.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Contribuição nº 80

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

119.67

(a) O detentor do certificado deve designar um Diretor ou Gerente de Segurança Operacional conforme o 119.65(a) que seja a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do detentor de certificado que, independentemente de outras atribuições, satisfaça aos seguintes critérios:

- (1) possua acesso direto ao Gestor Responsável;
- (2) atenda aos critérios de qualificação estabelecidos pelo detentor de certificado para exercício desta função perante à ANAC; e
- (3) possua acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício das responsabilidades citadas em 119.72(b).

119.71

(a) O detentor do certificado deve designar um Diretor ou Gerente de Segurança Operacional conforme o 119.69 (a) que seja a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do detentor de certificado que, independentemente de outras atribuições, satisfaça aos seguintes critérios:

- (1) possua acesso direto ao Gestor Responsável;
- (2) atenda aos critérios de competência, experiência e treinamento estabelecidos pelo detentor de certificado para exercício desta função perante à ANAC; e

(3) possua acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício das responsabilidades citadas em 119.72(b).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

119.67

(a) O detentor do certificado deve designar um Diretor ou Gerente de Segurança Operacional conforme o 119.65(a) que atenda aos critérios de competência, experiência e treinamento estabelecidos pelo detentor de certificado para exercício desta função perante a ANAC.

119.71

(a) O detentor do certificado deve designar um Diretor ou Gerente de Segurança Operacional conforme o 119.69(a) que atenda aos critérios de competência, experiência e treinamento estabelecidos pelo detentor de certificado para exercício desta função perante a ANAC.

119.72

(c) Para cumprir com as responsabilidades citadas no parágrafo (b), o diretor ou gerente de segurança operacional deve ser a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do detentor de certificado que, independentemente de outras atribuições, possui:

- (1) acesso direto ao gestor responsável; e
- (2) acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício dessas responsabilidades.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As seções 119.67 e 119.71, conforme seus títulos, tratam de qualificações requeridas do pessoal de administração para as operações conduzidas sob os RBAC 121 e 135, respectivamente. Nessas seções, conforme o texto atual, são descritas as qualificações que uma pessoa deve possuir para poder assumir uma das posições requeridas de pessoal de administração em uma empresa de transporte aéreo.

A utilização básica dos requisitos dessas seções ocorre quando um candidato é indicado a algum dessas posições e a ANAC precisa verificar se a pessoa cumpre com os requisitos de qualificação exigidos. Para isso, avalia-se a experiência na aviação, a formação profissional etc.

Porém, dos requisitos propostos, entendo que dois não se estão de acordo com o conceito e o objetivo geral da seção, expresso no seu título.

“Possuir acesso direto ao Gestor Responsável” deve ser um requisito direcionado à estruturação do SGSO ou do organograma do detentor de certificado.

Da mesma forma, a proposta de 119.67(a)(3), 119.71(a)(3), “possuir acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício das responsabilidades citadas em 119.72(b)” estabelece um requisito sobre a estrutura do operador – e não sobre o candidato a GSO.

Tais requisitos não podem ser verificados previamente à aceitação do candidato e sua inclusão nas Especificações Operativas – por exemplo, é factível que uma empresa considere seus dados e informações de segurança operacional dados reservados, que não estariam acessíveis a um candidato até que ele de fato fosse aprovado GSO da empresa. Isso evidencia que o requisito não está direcionado a uma qualificação do candidato, como os demais requisitos da seção, mas à estrutura do detentor de certificado, ou seja, é requerido que essa estrutura garanta que o GSO, seja ele quem for, possua acesso direto ao gestor responsável e acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício das responsabilidades de 119.72(b).

De forma a manter os requisitos, mas direcionando-os a uma seção que considero mais adequada, foi incluído o parágrafo 119.72(c), baseado na atual redação do H135.1(d)(3)(iv) e, considerando a proposta submetida à audiência pública nº 08/2016, o parágrafo H135.5(c)(2).

Essa proposta se alinha à proposta do RBAC 153.20(b), que estabelece as atribuições do GSO, enquanto os requisitos de qualificação são tratados em outra seção.

Com a movimentação dos parágrafos (a)(1) e (3) de 119.67 e 119.71 para a seção 119.72, conforme justificado acima, o próprio parágrafo (a) também precisou ser alterado. Afinal, ser “a pessoa única e identificável que possui determinadas atribuições” também não é uma qualificação do candidato. Ademais, não restaria em 119.67(a) e 119.71(a) nenhuma atribuição. Portanto, esses trechos também foram movidos para 119.72(c).

Por fim, havia uma diferença entre os requisitos aplicáveis ao RBAC 121 e ao 135. Enquanto para o 121 se mencionava apenas “qualificação”, para o 135 se utilizava “competência, experiência e treinamento”. Foi mantida a segunda opção.

Também foi retirado o espaço em “119.69 (a)”.

Também foi retirada a crase de “perante a ANAC”, conforme:

<http://g1.globo.com/educacao/blog/dicas-de-portugues/post/conheca-os-sete-pecados-da-crase.html>

<http://www.migalhas.com.br/Gramaticas/10,MI210599,61044-Perante+Como+usar>

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada parcialmente.

As atribuições do GSO foram retiradas dos parágrafos 119.67(a) e 119.71(a), acatando-se as justificativas do proponente. Porém, não foram incluídos em 119.72(c) por já constarem em 135.705(c)(2) do RBAC nº 135 e em 121.1225(c)(2)(iii) do RBAC nº 121.

Contribuição nº 81

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

119.3

(e) Base principal de operações significa o aeródromo onde se localizam as principais instalações operacionais de um detentor de certificado (hangares, aeronaves, pontos de embarque e desembarque de passageiros, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede administrativa e/ou da base principal de manutenção. Para os fins deste regulamento, deve ser a sede operacional citada em documentação da Superintendência de Serviços Aéreos da ANAC (ANAC-SSA).

(k) Escritório Emissor de Certificado – EsEC: é o setor da ANAC encarregado da condução do processo de certificação de uma empresa de transporte aéreo; na estrutura atual da Agência Nacional de Aviação Civil, o EsEC pode ser a Superintendência de Segurança Operacional ou uma das Unidades Regionais.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

119.3

(e) Base principal de operações significa o aeródromo onde se localizam as principais instalações operacionais de um detentor de certificado (hangares, aeronaves, pontos de embarque e desembarque de passageiros, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede administrativa e/ou da base principal de manutenção.

(k) Escritório Emissor de Certificado – EsEC: é o setor da ANAC encarregado da condução do processo de certificação de uma empresa de transporte aéreo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto deveria ser atualizado com relação à estrutura atual da ANAC.

Em (e), a atualização levaria a “Para os fins deste regulamento, deve ser a sede operacional citada em documentação da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos da ANAC (ANAC-SAS).” Porém, tendo em vista que a sede operacional não precisa constar na documentação da SAS, que apenas registra a sede social do operador*, entendo que a frase deveria ser retirada. Em razão dessa desnecessidade, a IS 119-004 retirou (com relação à IS 119-001, que possui texto mais antigo) a previsão de que a alteração de endereço no Certificado de Operador Aéreo exigiria documento da SRE (atual SAS) comprovando a aceitação da alteração proposta.

Em (k), a atualização levaria a algo como “na estrutura atual da Agência Nacional de Aviação Civil, o EsEC pode ser a Superintendência de Padrões Operacionais ou uma unidade que realiza atividades sob delegação dessa superintendência”. No entanto, considero que não é necessário que o regulamento especifique quem, na estrutura da ANAC, exercerá o papel de EsEC. Tal especificação pode ser encontrada nas IS 119-001 (para o RBAC 121) e 119-004 (para o RBAC 135).

A seção 119.36 também menciona a “Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) da ANAC”. Porém, tendo em vista que a seção foi objeto de outra contribuição, não foi incluída aqui.

* Não é necessário incluir esse comentário no resultado da audiência pública.

Caso reste dúvidas sobre essa afirmação, envio emails de 2011 atestando tal posição por parte da GEOS/SRE (hoje SAS).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. O objeto da contribuição extrapola o escopo da proposta.

Apenas foi atualizado o nome das superintendências.

Contribuição nº 82

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 2º Aprovar, nos termos do Anexo II desta Resolução, a Emenda nº XX ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), consistente nas seguintes alterações:

I. Os parágrafos H135.1(d)(2)(iii), (3)(iii) e (iv) passam a vigorar com a seguinte redação:

"H135.1

(d)

(2)

(iii) [reservado] (3) (iii) [reservado] (iv) [reservado]"
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Art. 2º Aprovar, nos termos do Anexo II desta Resolução, a Emenda nº XX ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), consistente nas seguintes alterações: I. Os parágrafos H135.5(c)(2) passa a vigorar com a seguinte redação: "H135.5 (c) (2) [reservado]"
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Considerando que, conforme Agenda Regulatória, a futura emenda do RBAC 135, resultado da audiência pública nº 08/2016, deverá ser publicada antes do resultado desta audiência pública, sugiro que seja revisada a minuta de Resolução de forma a garantir que o objetivo desta audiência seja mantido, ou seja, que se reservem os trechos do RBAC 135 relativos à definição de responsabilidades do gestor responsável e do diretor ou gerente de segurança operacional e à definição de prerrogativas do diretor ou gerente de segurança operacional para cumprir suas responsabilidades (em particular as referentes a possuir acesso direto ao gestor responsável e aos dados e informações de segurança operacional). Observo que, com isso, a terceira prerrogativa constante na minuta do RBAC 135, "[ter] autonomia administrativa para avaliar, auditar e investigar qualquer setor ou processo relacionado à segurança operacional do detentor de certificado", deixará de constar em RBAC. Como a atual proposta já propõe reservar o parágrafo que dá atribuição ao GSO de "realizar auditorias de segurança operacional sobre qualquer aspecto das atividades do detentor de certificado", entendo que essa é, de fato, a intenção.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. De fato, o RBAC nº 135 teve sua emenda nº 04 publicada antes da finalização deste processo. No entanto, decidiu-se manter as referidas atribuições do GSO no próprio RBAC nº 135 (assim como já constam no RBAC nº 121) em vez de transferi-las para o RBAC nº 119.

Contribuição nº 83
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
137.111 (b) (4) o requerente pretende colocar ou colocou em uma posição administrativa listada em 137.125(a), uma pessoa que satisfaça algum dos critérios a seguir: (i) há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha ocupado uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços de aviação civil, e mediante constatação de irregularidade na área sob responsabilidade dessa pessoa, o provedor de serviço de aviação civil tenha sido objeto de: (A) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou (B) revogação, cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações (ii) há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha sofrido sanção administrativa em virtude de infração capitulada no art. 299, incisos I, II, V, VI ou VII, da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços da aviação civil.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
137.111 (b) (4) o requerente pretende colocar ou colocou em uma posição administrativa listada em 137.125(a), uma pessoa que satisfaça algum dos critérios a seguir: (i) há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha ocupado uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços de aviação civil, e mediante constatação de irregularidade na área sob responsabilidade dessa pessoa, o provedor de serviço de aviação civil tenha sido objeto de: (A) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou (B) revogação, cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações (ii) há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha sofrido sanção administrativa em virtude de infração capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei

7.565 de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços da aviação civil.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em (b)(4), foi corrigido de “uspensão” para “suspensão”, considerando a minuta de resolução disponibilizada na audiência pública (o texto da minuta do RBAC está correto).

Em (b)(4)(ii), na minuta de RBAC, o texto está em negrito. Também, todos os subparágrafos de (b)(4) estão com indentação incorreta. Sugiro corrigir.

Por fim, em (b)(4)(ii), foi retirado o inciso II. Ocorre que esse inciso poderia ser utilizado para praticamente qualquer infração, pois trata de “execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes”.

A rigor, “serviço aéreo”, no art. 174 do CBA, inclui “serviço aéreo privado” e não só “serviços aéreos públicos”, ou seja, inclui qualquer operação aérea.

Ainda, “violação das normas de segurança dos transportes” também me parece vago o suficiente para incluir qualquer regra publicada pela ANAC.

Por exemplo, consta no art. 302, II, entre as infrações imputáveis a aeronautas: “n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo”. Várias atitudes poderiam ser enquadradas igualmente em 299, II e em 302, II, n)*. Desconheço orientação que determine quando deve ser aplicada uma ou outra capitulação. A título ilustrativo, à luz da Resolução 25/2008, ambas as infrações são sujeitas aos mesmos valores de multas – o que pode indicar que a ANAC as considerou anteriormente como de gravidade equivalente. Assim, entendo que não ficou claro por que se incluiu na proposta o art. 299, II – e não o 302, II, n), ou mesmo alguma outra capitulação não incluída.

Dessa forma, poderíamos estar tratando desigualmente dois regulados que descumprissem normas equivalentes dos regulamentos da ANAC, apenas porque, ao acaso, uma infração foi capitulada no art. 299 e outra no art. 302. O primeiro ficaria impedido de atuar em posição administrativa de empresa, além de receber uma multa, enquanto o segundo apenas receberia uma multa.

Por fim, caso a regra entre em vigor dessa forma, deveria haver uma orientação sobre quando aplicar a capitulação no 299, II e quando aplicar outras possibilidades do CBA.

*Por exemplo, consta emenda no NovoSMI (00.0007565.0195) que orienta a emissão de auto de infração com essa capitulação em caso de se “Permitir que passageiros embarquem ou desembarquem de aeronave com os motores da mesma em funcionamento em desacordo com as normas vigentes.”, requisito baseado no 91.102(e) do RBHA 91.

Caso entendam que esse trecho contém informações internas da ANAC, que não deveriam ser disponibilizadas ao público, não vejo problema em omiti-lo do relatório de análise das contribuições, desde que seja considerado no processo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 84

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

137.125

(c) O detentor do COA deve encaminhar à ANAC a designação do gestor responsável e do diretor ou gerente de segurança operacional.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

137.125

[não inclusão do parágrafo]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Com esse requisito, ficaria limitada às posições de gestor responsável e de diretor ou gerente de segurança operacional a necessidade de o operador encaminhar a designação à ANAC. Com isso, dá-se a entender que a designação do piloto-chefe (necessário se houver mais de três aeronaves, conforme 137.125(a)(3)) não precisa ser formalmente apresentada à ANAC.

Ocorre que, conforme item 7.3 da IS 137-003, qualquer alteração de pessoal de administração deve, atualmente, ser solicitada à ANAC, com a apresentação da documentação correspondente.

Como alternativa, caso se pretenda incluir em regulamento a necessidade de encaminhamento da designação à ANAC, sugiro que isso seja feito para todo o pessoal de administração requerido, por exemplo, com:

“(c) O detentor do COA deve encaminhar à ANAC a designação do pessoal de administração requerido.”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foi acatada a proposta alternativa citada ao final da justificativa, em vez da retirada do parágrafo.

Contribuição nº 85

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

137.127

(b)

(2) atenda aos critérios de qualificação estabelecidos pelo detentor de COA para exercício desta função perante à ANAC;

137.128

(a) Independentemente de outras responsabilidades perante à organização, o Gestor Responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:

(a) Independentemente de outras responsabilidades perante à organização, o diretor ou gerente de segurança operacional detém as responsabilidades elencadas a seguir:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

137.127

(b)

(2) atenda aos critérios de qualificação estabelecidos pelo detentor de COA para exercício desta função perante a ANAC;

137.128

(a) Independentemente de outras responsabilidades perante a organização, o Gestor Responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:

(b) Independentemente de outras responsabilidades perante a organização, o diretor ou gerente de segurança operacional detém as responsabilidades elencadas a seguir:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Deve se incluir a seção 137.128 no sumário, no início do RBAC.

Foi retirada a crase de “perante a ANAC” e “perante à organização” (duas ocorrências), conforme:

<http://g1.globo.com/educacao/blog/dicas-de-portugues/post/conheca-os-sete-pecados-da-crase.html>

<http://www.migalhas.com.br/Gramatigalhas/10,MI210599,61044-Perante+Como+usar>

Em 137.128, foram incluídos dois parágrafos (a), tanto na resolução quanto no RBAC. Ainda, no RBAC, os parágrafos (a) e (b) estão com a indentação incorreta, alinhados aos seus subparágrafos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 86

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

142.43

(r) O CTAC deve designar um gerente de segurança operacional que seja a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do CTAC que, independentemente de outras atribuições, satisfaça aos seguintes critérios:

(1) Possua acesso direto ao gestor responsável;

(2) Atenda aos critérios de qualificação estabelecidos pelo CTAC para exercício desta função perante à ANAC; e

(3) Possua acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício das responsabilidades citadas em na Seção 142.43(t).

(s) Independentemente de outras responsabilidades perante à organização, o gestor responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:

(1) Assegurar que o SGSO seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização do CTAC, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;

(2) Comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;

- (3) Estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao CTAC;
 - (4) Assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;
 - (5) Assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;
 - (6) Conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;
 - (7) Rever regularmente o desempenho de segurança operacional do CTAC, e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;
 - (8) Assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do CTAC;
 - (9) Assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;
 - (10) Assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;
 - (11) Assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;
 - (12) Assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e
 - (13) Assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do CTAC.
- (t) Independentemente de outras responsabilidades perante à organização, o Gestor do SGSO detém as responsabilidades elencadas a seguir:
- (1) Coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do CTAC, em conformidade com os requisitos aplicáveis;
 - (2) Facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;
 - (3) Monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;
 - (4) Formalizar junto ao Gestor Responsável a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;
 - (5) Planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do CTAC;
 - (6) Relatar regularmente ao Gestor Responsável sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e
 - (7) Assessorar o Gestor Responsável no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

142.43

- (r) O CTAC deve designar um gerente de segurança operacional que atenda aos critérios de qualificação estabelecidos pelo CTAC para exercício desta função perante a ANAC.
- (s) Independentemente de outras responsabilidades perante à organização, o gestor responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:
- (1) assegurar que o SGSO seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização do CTAC, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;
 - (2) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;
 - (3) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao CTAC;
 - (4) assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;
 - (5) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;
 - (6) conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;
 - (7) rever regularmente o desempenho de segurança operacional do CTAC, e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;
 - (8) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do CTAC;
 - (9) assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;
 - (10) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;

- (11) assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;
- (12) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e
- (13) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do CTAC.
- (t) Independentemente de outras responsabilidades perante a organização, o gerente de segurança operacional detém as responsabilidades elencadas a seguir:
- (1) coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do CTAC, em conformidade com os requisitos aplicáveis;
- (2) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;
- (3) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;
- (4) formalizar junto ao gestor responsável a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;
- (5) planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do CTAC;
- (6) relatar regularmente ao gestor responsável sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e
- (7) assessorar o gestor responsável no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.
- (u) Para cumprir com as responsabilidades citadas no parágrafo (t), o gerente de segurança operacional deve ser a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do CTAC que, independentemente de outras atribuições, possui:
- (1) acesso direto ao gestor responsável; e
- (2) acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício dessas responsabilidades.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Assim como proposto para o RBAC 119, entendo que aqui também se poderia separar o que é critério de seleção para o gerente de segurança operacional do que são as atribuições da pessoa que estiver ocupando a posição. Nessa alteração, foi proposta a criação do parágrafo (u). Em razão de se reescrever o texto, foi reescrito o trecho que continha erro editorial “em na Seção 142.43(t)”. Caso esse trecho seja mantido, sugiro corrigi-lo.

Em (t), foi utilizado “gerente de segurança operacional”, em lugar de “Gestor do SGSO”.

Em (r)(2), foi retirada a crase de “perante a ANAC”, conforme:

<http://g1.globo.com/educacao/blog/dicas-de-portugues/post/conheca-os-sete-pecados-da-crase.html>

<http://www.migalhas.com.br/Gramatigalhas/10,MI210599,61044-Perante+Como+usar>

Foram utilizadas letras minúsculas no início dos subparágrafos de (r), (s) e (t); e também nas ocorrências de “gestor responsável” em (t)(4), (6) e (7).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 87

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

145.1

(b)-I

(6) até o prazo estabelecido no parágrafo 145.214-I (b): o parágrafo 145.151-I (a)(2) e a seção 145.152-I deste RBAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

145.1

(b)-I

(6) até o prazo estabelecido no parágrafo 145.214-I (b): o parágrafo 145.151(a)(2) e a seção 145.152-I deste RBAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Corrigida a referência à seção 145.151, pois não existe a seção 145.151-I.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada. Foi revista a marcação –I em todo o RBAC.

Contribuição nº 88

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

145.152-I

(b)

(1)

(ii) que atenda aos critérios de competência, experiência e treinamento estabelecidos pelo detentor de um certificado de organização de manutenção para exercício desta função perante à ANAC; e

(c) Responsabilidades do Gestor Responsável

(1) Independente de outras responsabilidades perante à organização de manutenção, o Gestor Responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:

(i) Assegurar que o SGSO seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização de manutenção, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;

(ii) Comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;

(iii) Estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao detentor de um certificado de organização de manutenção

(iv) Assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;

(v) Assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;

(vi) Conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;

(vii) Rever regularmente o desempenho de segurança operacional do detentor de um certificado de organização de manutenção, e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;

(viii) Assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização de manutenção;

(ix) Assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;

(x) Assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;

(xi) Assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;

(xii) Assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e

(xiii) Assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do detentor de um certificado de organização de manutenção.

(d) Responsabilidades do Gestor do SGSO

(1) Independente de outras responsabilidades perante à organização, o Gestor do SGSO detém as responsabilidades elencadas a seguir:

(i) Coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização de manutenção, em conformidade com os requisitos aplicáveis;

(ii) Facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;

(iii) Monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;

(iv) Formalizar junto ao Gestor Responsável a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;

(v) Planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização de manutenção;

(vi) Relatar regularmente ao Gestor Responsável sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e

(vii) Assessorar o Gestor Responsável no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

145.152-I

(b)

(1)

(ii) que atenda aos critérios de competência, experiência e treinamento estabelecidos pelo detentor de um certificado de organização de manutenção para exercício desta função perante a ANAC; e

(c) Responsabilidades do Gestor Responsável

(1) Independentemente de outras responsabilidades perante a organização de manutenção, o Gestor Responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:

- (i) assegurar que o SGSO seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização de manutenção, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;
 - (ii) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;
 - (iii) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao detentor de um certificado de organização de manutenção
 - (iv) assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;
 - (v) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;
 - (vi) conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;
 - (vii) rever regularmente o desempenho de segurança operacional do detentor de um certificado de organização de manutenção, e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;
 - (viii) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização de manutenção;
 - (ix) assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;
 - (x) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;
 - (xi) assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;
 - (xii) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e
 - (xiii) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do detentor de um certificado de organização de manutenção.
- (d) Responsabilidades do Gestor do SGSO
- (1) Independentemente de outras responsabilidades perante a organização, o Gestor do SGSO detém as responsabilidades elencadas a seguir:
- (i) coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização de manutenção, em conformidade com os requisitos aplicáveis;
 - (ii) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;
 - (iii) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;
 - (iv) formalizar junto ao Gestor Responsável a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;
 - (v) planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização de manutenção;
 - (vi) relatar regularmente ao Gestor Responsável sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e
 - (vii) assessorar o Gestor Responsável no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em (c)(1) e (d)(1), foi utilizado “independentemente” em vez de “independente”, pois se refere a um advérbio.

Foi retirada a crase de “perante a ANAC”, conforme:

<http://g1.globo.com/educacao/blog/dicas-de-portugues/post/conheca-os-sete-pecados-da-crase.html>

<http://www.migalhas.com.br/Gramatigalhas/10,MI210599,61044-Perante+Como+usar>

Foram utilizadas letras minúsculas no início dos subparágrafos de (c)(1) e (d)(1).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 89

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

153.15

(a) O operador de aeródromo deve elaborar e documentar representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica e a correspondência dos cargos às atividades operacionais descritas a seguir:

(1) gestão do aeródromo;

- (2) gerenciamento da segurança operacional;
(3) operações aeroportuárias;
(4) manutenção do aeródromo; e
(5) resposta à emergência aeroportuária.
(b) As atividades definidas no parágrafo 153.15(a) podem ser acumuladas na estrutura organizacional do aeródromo em cargos ou funções, conforme critérios e limites estabelecidos no Apêndice A deste Regulamento.
(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar os critérios de qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais definidas no parágrafo 153.15(a), levando em consideração a complexidade da operação aeroportuária. O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, considerando os critérios de qualificação de que trata o parágrafo 153.15(c), os responsáveis por cada uma das atividades operacionais descritas no parágrafo 153.15(a).
(d) O ato de designação dos responsáveis por cada uma das atividades descritas no parágrafo 153.15(a) deve conter as suas respectivas atribuições e responsabilidades.
(e) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo pode acumular em um único profissional atividades comuns aos diversos sítios aeroportuários, conforme estabelecido no Apêndice A deste Regulamento, observando-se sempre a condição mais restritiva.
(f) A ANAC poderá não aceitar a designação dos responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 153.15.(a) nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados.
(g) Em até 30 dias após a designação, o operador de aeródromo deve encaminhar à ANAC as informações dos responsáveis por cada uma das atividades operacionais descritas no 153.15.(a).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

153.15

- (a) O operador de aeródromo deve elaborar e documentar representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica e a correspondência dos cargos às atividades operacionais descritas a seguir:
- (1) gestão do aeródromo;
(2) gerenciamento da segurança operacional;
(3) operações aeroportuárias;
(4) manutenção do aeródromo; e
(5) resposta à emergência aeroportuária.
(b) As atividades definidas no parágrafo 153.15(a) podem ser acumuladas na estrutura organizacional do aeródromo em cargos ou funções, conforme critérios e limites estabelecidos no Apêndice A deste Regulamento.
(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar os critérios de qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais definidas no parágrafo 153.15(a), levando em consideração a complexidade da operação aeroportuária.
(d) O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, considerando os critérios de qualificação de que trata o parágrafo 153.15(c), os responsáveis por cada uma das atividades operacionais descritas no parágrafo 153.15(a).
(e) O ato de designação dos responsáveis por cada uma das atividades descritas no parágrafo 153.15(a) deve conter as suas respectivas atribuições e responsabilidades.
(f) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo pode acumular em um único profissional atividades comuns aos diversos sítios aeroportuários, conforme estabelecido no Apêndice A deste Regulamento, observando-se sempre a condição mais restritiva.
(g) A ANAC poderá não aceitar a designação dos responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 153.15(a) nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados.
(h) Em até 30 dias após a designação, o operador de aeródromo deve encaminhar à ANAC as informações dos responsáveis por cada uma das atividades operacionais descritas no parágrafo 153.15(a).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na minuta de RBAC, há apenas até o parágrafo (g), enquanto na minuta de resolução há até o parágrafo (h). Isso ocorre porque o texto que deveria ser do parágrafo (d) não recebeu qualquer designação na minuta do RBAC.

Ajuste editorial

Em (g) e (h), da proposta acima, foi utilizado “no parágrafo 153.15(a)”, em lugar de “no parágrafo 153.15.(a)” e “no 153.15.(a)”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Ainda, em (h), foi incluído “parágrafo”.

Contribuição nº 90

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Sumário

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sumário
153.20 Atribuições dos responsáveis pela gestão do aeródromo e pelo gerenciamento de segurança operacional
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Incluir a seção 153.20 no sumário do RBAC 153.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Perda de objeto em razão da supressão da seção 153.20 do regulamento (por aglutinação às seções 153.23 e 153.25).

Contribuição nº 91
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153.23(a) (14) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e (15) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do operador de aeródromo. (16) presidir a Comissão de Segurança Operacional (CSO).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
153.23(a) (14) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; (15) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do operador de aeródromo; e (16) presidir a Comissão de Segurança Operacional (CSO).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste entre os últimos parágrafos, deixando o “e” entre o penúltimo e o último.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 92
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
153 Apêndice A 153.15(g) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a) em mais de um aeródromo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
153 Apêndice A 153.15(f) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a) em mais de um aeródromo
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O parágrafo que trata da acumulação de responsabilidade em mais de um aeródromo, considerando a minuta de resolução, é o 153.15(f).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

NOTA: Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta audiência representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.