



Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 25/2017, de edição do RBAC nº 103, de emenda aos RBAC nºs 01, 61, 91, 141 e 183, e de alteração da Resolução nº 377, de 15 de março de 2016.
(período das contribuições: 15/12/2017 a 15/1/2018)

Junho – 2018

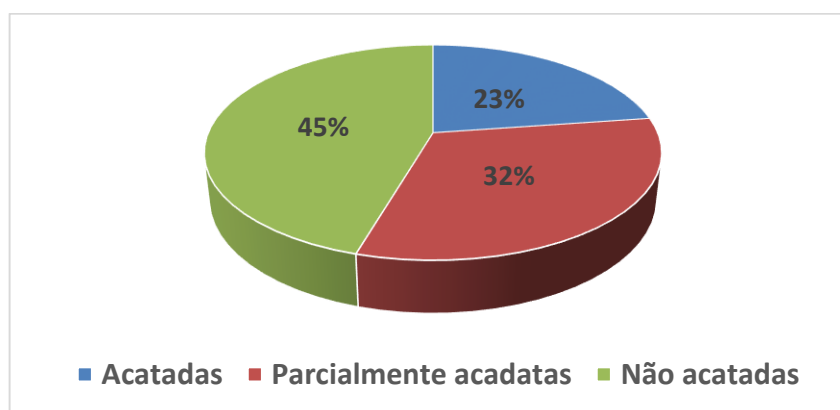
44 contribuições

Resumo da análise:

As 44 contribuições foram analisadas com foco na legislação e regulamentação vigente, bem como, tendo em vista todo o processo de desenvolvimento da proposta original. Dessas contribuições 10 (XX%) foram acatadas e outras 14 (XX%) parcialmente acatadas resultando alterações de 4 minutas propostas. Abaixo são apresentados um gráfico de distribuição do resultado da análise das contribuições e uma tabela que relaciona cada contribuição que resultou modificação na proposta ao tema de que trata:

Nº	Assunto	N	P	A	Nº	Assunto	N	P	A	Nº	Assunto	N	P	A
1	Definições			X	16	Prerrogativas do 183	X			31	Deveres			X
2	Definições		X		17	Definições	X			32	Fiscalização		X	
3	Terminologia		X		18	Definições	X			33	Sanções		X	
4	Habilitações CPA		X		19	Terminologia e texto		X		34	Sanções		X	
5	Experiência recente	X			20	Manual procedimentos		X		35	Sanções	X		
6	Habilitação rebocador	X			21	Renovação credenc.	X			36	Sanções	X		
7	Convalidação CPA			X	22	Renovação credenc.		X		37	Cadastro RBAC-103	X		
8	Idade de piloto aluno	X			23	Terminologia	X			38	Cadastro RBAC-103	X		
9	Textual			X	24	Examinadores credenc.		X		39	Limitações RBAC-103	X		
10	Instrutor CPA		X		25	Sanções	X			40	Limitações RBAC-103	X		
11	Requisitos para CPA	X			26	Prerrogativas		X		41	RBAC-103 - geral	X		
12	Instrução CPA			X	27	Deveres		X		42	Piloto lançador			X
13	Transição para o CPA			X	28	terminologia			X	43	Resolução 377		X	
14	RIAM	X			29	terminologia			X	44	Cadeirantes	X		
15	Terminologia		X		30	RIAM	X							

O gráfico abaixo mostra a distribuição do resultado da análise das contribuições onde percebe-se que a maioria das contribuições foram de alguma forma utilizadas para melhoria do texto:



Os documentos do processo a serem revisados são:

1. Proposta de RBAC-01, NPR e respectiva resolução
2. Proposta de RBAC-61, NPR e respectiva resolução
3. Proposta de RBAC-183, NPR e respectiva resolução
4. Proposta de RBAC-105, NPR e respectiva resolução
5. Proposta de alteração da Resolução 377 (ver contribuição 43)

Contribuição nº 1
Colaborador: Renato Y. Tsukamoto
Instituição: FBVV - Assessor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Definições contidas no RBAC 01.1
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
[nenhuma modificação de redação necessária]
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Fazemos apenas comentário com relação à exposição de motivos que acompanha a introdução da definição de “aeronave aerodesportiva”: “... <i>estrutura de um modelo regulatório que tem dois grupos distintos de aeronaves com propósito esportivo: o de aeronave leve esportiva e o de aeronave portadora de CAVE</i> ”.
Em realidade, a definição comporta, como deve realmente acontecer, três grupos distintos: os dois citados e ainda o grupo de aeronaves aerodesportivas que voam com certificado de aeronavegabilidade padrão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. De fato uma aeronave pode ter CA padrão, CA especial ou CAVE e ter caráter desportivo. O texto anterior de exposição dos motivos poderia causar confusão quanto à aplicabilidade às aeronaves com CA padrão. Não há necessidade de alteração do texto proposto ao RBAC-01 como pontuado na contribuição mas a exposição de motivos foi atualizada por coerência.

Contribuição nº 2
Colaborador: Renato Y. Tsukamoto
Instituição: FBVV - Assessor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Em 61.2 (a) (3), 61.2 (a) (7), 61.5 (b) (2) (viii), 61.5 (b) (2) (ix), 61.25 (b) (2), 61.25 (b) (3), 61.25 (b) (4), em toda a Subparte R e onde mais for necessário.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Substituir o termo “piloto aerodesportivo” pelo termo “piloto de aeronave leve esportiva”.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
É inadequada a utilização do termo “piloto aerodesportivo” para designar apenas os pilotos praticantes de aerodesporto com equipamentos enquadrados como aeronave leve esportiva.
O termo “aerodesporto” é amplamente utilizado, seja pela ANAC, como pela FAI, para designar todos os esportes aéreos, incluindo aqueles praticados com aeronaves maiores e certificadas.
Também o CBA utiliza os termos “entidades aerodesportivas”, “desportivo” e “desporto” denotando sentido mais amplo.
Por fim, o emprego do termo para designar piloto de equipamentos enquadrados como aeronave leve esportiva está em contradição também com a definição mais ampla de “aerodesporto” e “aeronave aerodesportiva” propostas nessa mesma Audiência Pública no RBAC 01.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. De fato pode haver confusão com o uso do termo “piloto aerodesportivo” se o mesmo não estiver bem definido. Porém, a utilização do termo proposto (“piloto de aeronave leve esportiva”) não é adequada pois estabelece uma ligação entre o tipo de certificado de aeronavegabilidade da aeronave e a qualificação do piloto, o que foge ao objetivo do modelo pois deixaria de fora, por exemplo, pilotos de aeronaves que operam sob um CAVE e não são propriamente aeronaves leves esportivas. Esses pilotos também terão CPA, ou seja, são pilotos aerodesportivos, mas não operam ALE. Assim, no intuito de aprimorar o texto, optou-se por acrescentar no RBAC nº 01 as definições de “Aerodesportista” e “Piloto Aerodesportivo” como segue: <i>Aerodesportista</i> significa a designação genérica de uma pessoa que pratica as atividades regidas pelo RBAC nº 103. <i>Piloto aerodesportivo</i> significa a designação genérica de uma pessoa que detem qualquer habilitação emitida conforme o RBAC nº 61 necessária para operação de aeronave aerodesportiva. Dessa forma, fica explícita a diferença entre os termos “aerodesportista” e “piloto aerodesportivo”, favorecendo o entendimento de que o primeiro não é habilitado pela ANAC, diferentemente do segundo, que trata de um piloto habilitado operando aeronaves desportivas segundo o RBAC nº 21.

Contribuição nº 3

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.2(a)(7) Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave leve esportiva portadora de Certificado de Aeronavegabilidade Especial (CA-E) ou aeronave aerodesportiva portadora de Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE), com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.

61.5(d) O CPA é concedido, segundo os termos deste Regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves esportivas ou aeronaves aerodesportivas portadoras de CAVE segundo os requisitos dos RBAC 01 e 21 com peso máximo de decolagem de até 750kg, exceto balões e planadores.

61.81(a)(1)(ii) (C) se for titular de CPA, o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas, desde que comprovadas no mínimo 15 (quinze) horas de operação em aeronave leve esportiva da mesma categoria com certificado de aeronavegabilidade na classe especial;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.2(a)(7) Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave leve esportiva portadora de Certificado de Aeronavegabilidade Especial (CA-E) ou aeronave aerodesportiva portadora de Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) com peso máximo de decolagem de até 750 kg, exceto balões e planadores, com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.

61.5(d) O CPA é concedido, segundo os termos deste Regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves esportivas portadoras de certificado de aeronavegabilidade especial ou aeronaves aerodesportivas portadoras de CAVE segundo os requisitos dos RBAC 01 e 21 com peso máximo de decolagem de até 750kg, exceto balões e planadores.

61.81(a)(1)(ii) (C) se for titular de CPA, o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas, desde que comprovadas no mínimo 15 (quinze) horas de operação em aeronave leve esportiva da mesma categoria portadora certificado de aeronavegabilidade especial;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sugiro avaliar alinhamento entre os trechos.

Inicialmente, observo que é utilizado “aeronave leve esportiva portadora de Certificado de Aeronavegabilidade Especial” em 61.2(a)(7); “aeronaves classificadas como leves esportivas” em 61.5(d); e “aeronave leve esportiva da mesma categoria com certificado de aeronavegabilidade na classe especial” em 61.81(a)(1)(ii)(C), que são, a rigor, três conceitos diferentes.

A definição de aeronave leve esportiva consta no RBAC nº 01, enquanto os certificados de aeronaves emitidos são especificados no RBAC nº 21. Há, conforme 21.175, tanto os “certificados de aeronave especiais”, detalhados em 21.175(b), quanto os “certificados de aeronaves de classe especial” (um dos tipos de certificado de aeronavegabilidade padrão, identificado em 21.175(a)).

Entendo que o texto proposto na audiência pública faz com que:

- 61.2(a)(7) se refere apenas às aeronaves leves esportivas que possuam CA especial identificado em 21.175(b).
- 61.5(d) se refere a qualquer aeronave leve esportiva
- 61.81(a)(1)(ii)(C) se refere às aeronaves leves esportivas que possua CA na classe especial, identificado em 21.175(a), ou seja, “aeronaves de classe especial”.

Particularmente, entendo que 61.2(a)(7) e 61.5(d) deveriam, necessariamente, utilizar os mesmos termos, pois ambos estabelecem uma aplicabilidade do CPA. Assim, é estranho que em 61.2 se diga que o CPA demonstra que o titular cumpre os requisitos para voar apenas as aeronaves leves esportivas com CA especial enquanto 61.5(d) coloca aeronaves leves esportivas como um todo. Também, deve-se verificar o fato de 61.2 não especificar limite de 750 kg para as aeronaves aerodesportivas com CAVE, enquanto 61.5(d) traz esse limite – além de excluir balões e planadores.

A partir dessas diferenças, sugiro avaliar qual era de fato a intenção de abrangência do CPA. Na contribuição acima, harmonizei da seguinte forma:

- incluindo necessidade do CA especial em 61.5(d)
- incluindo limite de 750 kg de PMD em 61.2;
- incluindo exceção para balões e planadores em 61.2.

Sugiro avaliar ainda se essas especificações sobre a “aeronave leve esportiva” (que precisa ter CA especial) e sobre as “aeronaves leves desportivas portadoras de CAVE” (que precisam ter PMD igual ou inferior a 750 kg e não incluem balões e planadores) precisariam ser refletidos em outros trechos do RBAC.

Em 61.81(a)(1)(ii)(C), alterei “certificado de aeronavegabilidade de classe especial” para “certificado de aeronavegabilidade especial”, supondo que não se queria referir ao certificado de Aeronavegabilidade de aeronave classe especial, identificado em 21.175(a). Sugiro avaliar qual era a intenção nesse caso, se era de fato tratar de aeronaves leves esportivas diferentes das anteriormente mencionadas em 61.2(a)(7) ou não.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

De fato, faltou harmonia nos termos ao longo dos requisitos apontados, sendo que, mais gravemente houve equívoco no texto ao se especificar a natureza dos certificados desnecessariamente. A intenção primária do modelo regulatório é estabelecer uma habilitação específica voltada ao desporto, limitada à operação com propósito exclusivamente esportivo ou recreativo e limitada a aeronaves com menos de 750kg. Essa já é hoje a realidade da estrutura CPD/CPR/CPL e, cabe observar, não há motivação técnica para proibir que um piloto portador de CPA pilote com finalidade desportiva uma aeronave aerodesportiva (definição do RBAC nº 01) que tenha porventura sido certificada e disponha de um CA padrão.

Já quanto ao requisito 61.81(a)(1)(ii)(C) existe consenso técnico de que a concessão das horas para obtenção de licença de piloto só devem ser computadas quando executadas em aeronave com CA padrão ou CA-E, uma vez que não é intenção da ANAC incentivar o uso de aeronaves portadoras de CAVE para fins de treinamento de tripulação em geral gerando um mercado paralelo de instrução na aviação sem as garantias mínimas de segurança operacional e fugindo assim aos propósitos desportivos. Portanto, considerando a própria filosofia da aviação experimental, seria uma medida contrária ao bom gerenciamento da segurança operacional da aviação civil. Contudo, ainda que seja fundamental a manutenção da restrição, não há motivos para não considerar a possibilidade de contar horas em uma aeronave com característica e propósitos desportivos que tenha por algum motivo recebido um CA padrão.

Sendo assim, os requisitos apontados foram alterados da seguinte forma:

61.2(a)(7) Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave aerodesportiva conforme definição do RBAC nº 01 com peso máximo de decolagem de até 750 kg, exceto balões e planadores, com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado.

61.5(d) O CPA é concedido, segundo os termos deste Regulamento, para pilotos de aeronaves aerodesportivas segundo os requisitos dos RBAC nº 01 e 21 com peso máximo de decolagem de até 750kg, exceto balões e planadores.

61.81(a)(1)(ii) (C) se for titular de CPA, o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas, desde que comprovadas no mínimo 15 (quinze) horas de operação em aeronave da mesma categoria portadora de certificado de aeronavegabilidade padrão ou especial;

Contribuição nº 4

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.5(b)

(viii) aeronave leve esportiva terrestre, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto aerodesportivo;

(ix) aeronave leve esportiva anfíbia, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto aerodesportivo; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.5(b)

[reservar os parágrafos 61.5(b)(2)(viii) e (ix)]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em 61.5(b)(2) se especificam as habilitações de classe para pilotos, mencionando que as habilitações de classe “aeronave leve esportiva terrestre” e “aeronave leve esportiva anfíbia” podem ser averbadas também em CPA. Inicialmente, gostaria de confirmar se tais habilitações poderão mesmo ser averbadas nas licenças de pilotos, observando que hoje não constam tais habilitações na IS nº 61-004L, assim como não passariam a constar na tabela XIX disponibilizada no anexo à justificativa apresentada na audiência pública. Supondo que não é intenção da ANAC criar tais habilitações (caso contrário, elas estariam na IS), a contribuição acima sugere retirar tal previsão do RBAC nº 61.

Entendo que caberia à ANAC decidir por listar no RBAC nº 61 as habilitações de classe averbadas no CPA – como já é feito para as habilitações de classe de pilotos – ou listar apenas na IS, implementando as alterações no RBAC decorrentes dessa decisão.

Nesse sentido, observa-se ainda possível impacto em 61.19(a)(1). No texto atual do RBAC nº 61, habilitações relativas às aeronaves leves esportivas eventualmente averbadas nas licenças de pilotos (possibilidade prevista no atual RBAC) teriam validade de 36 meses. Porém, no texto proposto, uma habilitação de aeronave leve esportiva averbada numa licença de piloto – como ainda preveria o 61.5(b)(2) – passaria a ter validade de apenas 24 meses, pois o novo texto de 61.19(a)(1) apenas estabelece validade de 36 meses para as habilitações relativas ao CPA (e não às licenças de pilotos).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

De fato é desnecessária a especificação das duas classes na forma proposta. O objetivo de se incluir uma classe de habilitação voltada às aeronaves aerodesportivas no requisito 61.5(b)(2) é diferenciar a habilitação conforme o tipo da aeronave em termos de suas características operacionais, no intuito de prevenir que uma pessoa possa pilotar uma aeronave com características completamente diversas daquela para a qual foi treinada e habilitada, por exemplo, piloto de trike e piloto de autogiro, as duas são aeronaves desportivas, as duas podem ter CAVE, porém, os princípios de pilotagem são diversos e por isso é necessário treinamento específico. Assim, tal preocupação foi coberta com a inclusão da tabela XIX na proposta de revisão da IS nº 61-004L apresentada no item 11.4 do anexo I à nota técnica de apoio, que especifica os tipos de habilitações cobrindo as variações conhecidas. Contudo, essas habilitações a serem averbadas nas carteiras de piloto ou CPA devem ser em algum momento mencionadas no RBAC nº 61, o que justifica a inclusão no texto do 61.5(b)(2), porém, com redação mais genérica. Assim, a proposta de alteração foi alterada da seguinte forma:

RBAC 61 Emd 06	RBAC 61 Emd XX	Exposição de motivos
(viii) aeronave leve esportiva terrestre, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva;	(viii) aeronave aerodesportiva, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto aerodesportivo;	Texto alterado com a generalização do termo "aeronave aerodesportiva" e a substituição de "piloto de aeronave leve esportiva" por "piloto aerodesportivo". As habilitações são listadas na IS 61-004.
(ix) aeronave leve esportiva anfíbia, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva; e		Texto excluído em função da alteração do requisito anterior, deixando a especificação das habilitações dispostas na tabela XIX da IS 61-004 conforme proposto no item 11.4 do anexo I da nota técnica de apoio.

Quanto à possibilidade de conflito de validade no caso da averbação de habilitação aerodesportiva em licença de piloto, entende-se que a natureza da licença é superveniente à habilitação e, com exceção da licença de piloto aluno, não tem validade, ou seja, vale o prazo de "validade" de cada habilitação independentemente. Sendo assim, da mesma forma como os requisitos de experiência recente são de cumprimento obrigatório por parte do piloto, também o respeito às validades das habilitações o é. A validade da habilitação é facilmente verificável pela fiscalização da ANAC que tem acesso aos registros de revalidação.

Contribuição nº 5

Colaborador: Renato Y. Tsukamoto

Instituição: FBVV - Assessor

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

61.21 Experiência recente

(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste (...)

(...)

(d) No caso de piloto rebocador de planador e piloto lançador de paraquedista, caso o piloto não tenha realizado pelo menos uma dessas operações (conforme aplicável) dentro dos últimos 90 dias, ele deverá realizar uma operação acompanhada de um instrutor de voo habilitado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.21 Experiência recente

(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste (...)

(4) No caso de balão livre e planador, caso não tenha a experiência recente como em 61.21 (a) (1) (i), o piloto poderá realizar voo solo, sem transportar passageiro ou carga, até atingir aquele mínimo.

(...)

(d) No caso de piloto rebocador de planador e piloto lançador de paraquedista, caso o piloto não tenha realizado pelo menos uma dessas operações (conforme aplicável) dentro dos últimos 90 dias, ele deverá realizar **ao menos** uma operação acompanhada de um **instrutor de voo habilitado**. **outro piloto rebocador de planador ou piloto lançador de paraquedista, conforme aplicável, devidamente habilitado.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Quanto a 61.21 (a) (4), trata-se de medida necessária para manter a coerência com a regra original norte-americana, estabelecida pela FAA em 14 CFR 61.57 (a) (2). Ressalte-se que outros países aeronauticamente relevantes não impõem requisito de experiência recente para os últimos 90 dias. Quando fazem algo similar, o requisito é definido para o período de validade da licença ou para os últimos 24 meses (casos do Canadá e EASA).

Quanto a 61.21 (d), a alteração é necessária pois nos aeroclubes de planadores seria fato muito raro encontrar piloto rebocador de planador com experiência recente que também tivesse habilitação válida de instrutor de voo de avião. No passado os aeroclubes de planadores empregaram o critério acima proposto com êxito, sem ameaças à segurança operacional. Propomos inserir o termo "ao menos" para evidenciar que talvez seja necessário o acompanhamento por dois ou mais voos.

Provavelmente situação análoga se aplica ao caso de piloto lançador de paraquedistas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Quanto ao 61.21(a), a ANAC simplificou a regra frente ao padrão do FAA que cobra três pousos e três decolagens. Porém, manteve a necessidade do voo com um instrutor de voo da categoria específica (planador/balão) em função da filosofia de regulação adotada onde os instrutores têm papel fundamental. A filosofia da nova regulamentação que facilita o processo de formação, permitindo que os pilotos recebam instrução diretamente de instrutores, sem a necessidade de realização de curso teórico aprovado pela ANAC, coloca o foco de garantia da segurança na formação destes instrutores. Assim, entende-se mais eficaz e mais coerente com os princípios de segurança operacional a realização de um voo acompanhado por um instrutor para recuperação da experiência recente que a execução solo de três pousos e decolagens. No fundo, sabendo que a maior parte das operações são solo, permitir o voo solo para recuperação de experiência equivale a eliminar o requisito, o que vai contra os objetivos de segurança.

Quanto ao 61.21(d), com vistas à manutenção dos mínimos de segurança operacional, visto que os pilotos habilitados gozam de considerável liberdade operacional, e ainda, no caso de lançamento de paraquedistas e reboque de planador frequentemente operam comercialmente, a ANAC entende necessária a manutenção de um mínimo de experiência recente e sua recuperação acompanhada de um instrutor especificamente habilitado. Além disso, a ANAC, nesta revisão regulamentar, já simplificou fundamentalmente o processo de formação ao eliminar as habilitações de lançador e rebocador remetendo a função à uma qualificação prevista no requisito 61.31, tornando mais fácil a formação desses profissionais. Porém, entende-se ser importante que a recuperação da experiência se faça com a figura do instrutor de voo, dado sua relevância funcional no novo modelo.

Os aeroclubes que não dispõem de piloto instrutor devem cuidar para que seus lançadores e rebocadores mantenham a experiência recente, ou, podem recorrer a instrutores de outros locais quando necessário.

Contribuição nº 6

Colaborador: Renato Y.Tsukamoto

Instituição: FBVV - Assessor

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

61.31 CIV e CIV Digital

(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPA deve registrar (...)

(...)

(g) Para realizar operações como piloto rebocador de planador, um instrutor habilitado deverá endossar a CIV do piloto atestando a sua capacidade para realizar a operação, desde que o piloto:

(1) seja detentor de uma licença de piloto ou CPA, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de reboque de planador e, ainda, ser titular de uma licença de piloto de planador;

(2) tenha pelo menos 100 horas em comando no modelo de aeronave que pretende utilizar para a atividade de reboque de planador, ou aeronave cujas características de operação sejam similares; e

(3) tenha recebido instrução específica, em solo e em voo, para a realização de operações de reboque de planador com um instrutor habilitado, incluindo a execução de três reboques completos acompanhado do instrutor e mais três reboques completos em voo solo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.31 CIV e CIV Digital

(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPA deve registrar (...)

(...)

(g) Para realizar operações como piloto rebocador de planador, um instrutor habilitado em avião, com experiência em reboque de planadores ou um instrutor habilitado em planadores, detentor de licença de piloto de avião ou CPA, com experiência em reboque de planadores, deverá

endossar a CIV do piloto atestando a sua capacidade para realizar a operação, desde que o piloto:

(1) seja detentor de uma licença de piloto ou CPA, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de reboque de planador e, ainda, ser titular de uma licença de piloto de planador;

(2) tenha pelo menos 100 horas em comando no modelo de aeronave que pretende utilizar para a atividade de reboque de planador, ou aeronave cujas características de operação sejam similares; e

(3) tenha recebido instrução específica, em solo e em voo, para a realização de operações de reboque de planador com um instrutor habilitado conforme acima, incluindo a execução de três reboques completos acompanhado do instrutor e mais três reboques completos em voo solo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para o endosso inicial da CIV, é aceitável, embora desnecessário, que a formação seja feita com detentor de habilitação de instrutor, seja ele instrutor de voo de avião ou de planador. Neste último caso, o instrutor de planador deve, obviamente, ser detentor também de uma licença de piloto de avião ou CPA, conforme aplicável. Em qualquer dos casos o instrutor deve ter experiência prévia como piloto rebocador de planador.

Já para avaliar a manutenção de competência para experiência recente, como comentado em outro formulário, não é necessário que o piloto avaliador seja também instrutor. Longa experiência passada nos aeroclubes de planadores demonstrou a suficiência do critério sem ameaças à segurança operacional.

Por fim, a exigência de que o piloto rebocador de planador seja também detentor da licença de piloto de planador é exagerada. Também longa experiência passada nos aeroclubes de planadores atesta a suficiência de um treinamento adequado, incluindo a demonstração através de alguns voos em planador ao candidato a piloto rebocador, sem que isso representasse ameaça adicional à segurança operacional.

Salientamos que nossas observações acima estão alinhadas ou são superiores àquelas estabelecidas pela FAA em 14 CFR 61.69.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A filosofia da nova regulamentação que facilita extremamente o processo de formação de pilotos rebocadores, permitindo que os pilotos recebam endosso na CIV diretamente de instrutores habilitados, coloca o foco de garantia da segurança na formação destes instrutores e na valorização de sua função.

Visto que os pilotos habilitados gozam de considerável liberdade operacional, e ainda, no caso de lançamento de paraquedistas e reboque de planador frequentemente operam comercialmente, a ANAC entende absolutamente necessária a manutenção de um mínimo de experiência recente e sua recuperação acompanhada de um instrutor especificamente habilitado.

Além disso, de forma lógica, o instrutor que terá a prerrogativa de prover ou renovar a qualificação de rebocador deve ter válida a mesma capacitação exigida do aluno, e ainda, a formação de instrutor. Ainda que se tenha um "histórico" positivo nas operações até o momento, não é razoável determinar normativamente que um operador com habilitação inferior ou incompleta possa atestar a capacidade do piloto rebocador frente as condições impostas.

Por fim, cabe dizer que após ampla discussão a ANAC considera primordial que se exija a licença de piloto de planador para o rebocador, uma vez que dentre os acidentes com planadores vários ocorrem justamente nessa fase e o conhecimento da operação de reboque na posição de piloto do planador contribui sobremaneira para a segurança da operação como rebocador, ao contrário do que se afirma na contribuição.

Contribuição nº 7

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

Subparte B

CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS

61.41(a) Esta subparte estabelece os requisitos e condições especiais para a convalidação de licenças e/ou habilitações emitidas no exterior a brasileiros e estrangeiros com qualificação de piloto, para concessão de licenças e/ou habilitações a oficiais aviadores das forças armadas, e para concessão de uma habilitação de tipo a piloto de ensaio.

61.43 Concessão de licenças a estrangeiros (a) Podem ser concedidas licenças, de acordo com os preceitos das subpartes C, D, E, F, G, H, I e R deste Regulamento, aos estrangeiros que tenham atendido no Brasil aos requisitos para tais concessões, desde que sua situação no País esteja regularizada para permanência definitiva ou temporária.

61.47(a)

(1) aos oficiais aviadores da ativa ou da reserva das Forças Armadas Brasileiras pode ser concedida a licença de piloto, na graduação correspondente ao nível de experiência técnica do solicitante, bem como habilitações relativas a aeronaves, operação de voo por instrumentos e operação de instrutor de voo, de acordo com os requisitos constantes nesta seção;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Subparte B

CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS, CERTIFICADOS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS

61.41(a) Esta subparte estabelece os requisitos e condições especiais para a convalidação de licenças e/ou habilitações emitidas no exterior a brasileiros e estrangeiros com qualificação de piloto, para concessão de licenças, certificados e/ou habilitações a oficiais aviadores das forças armadas, e para concessão de uma habilitação de tipo a piloto de ensaio.

61.43 Concessão de licenças e certificados a estrangeiros

(a) Podem ser concedidas licenças e certificados, de acordo com os preceitos das subpartes C, D, E, F, G, H, I e R deste Regulamento, aos estrangeiros que tenham atendido no Brasil aos requisitos para tais concessões, desde que sua situação no País esteja regularizada para permanência definitiva ou temporária.

61.47(a) (1) aos oficiais aviadores da ativa ou da reserva das Forças Armadas Brasileiras pode ser concedida a licença de piloto, na graduação correspondente ao nível de experiência técnica do solicitante, CPA, bem como habilitações relativas a aeronaves, operação de voo por instrumentos e operação de instrutor de voo, de acordo com os requisitos constantes nesta seção;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Foram incluídas menções a “certificados” e a CPA, que não são licenças propriamente ditas. Caso a contribuição seja aceita, sugiro avaliar outros trechos da subparte que poderiam ser alterados de forma equivalente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. De fato, é consistente incluir a figura do CPA no escopo dos requisitos listados. As minutas foram atualizadas conforme proposto.

Contribuição nº 8
Colaborador: Renato Y. Tsukamoto
Instituição: FBVV - Assessor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O candidato a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Uma licença de aluno piloto pode ser concedida a requerentes com 16 (dezesseis) anos completos, desde que este apresente um termo de compromisso e responsabilidade assinado pelo responsável, com firma reconhecida em cartório, e onde esteja expresso neste termo que o responsável autoriza o aluno piloto a iniciar o treinamento de voo e se responsabiliza pelos atos do aluno piloto; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O candidato a uma licença de aluno piloto para piloto privado de determinada categoria ou para piloto de balão deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Uma licença de aluno piloto pode ser concedida a requerentes com 16 (dezesseis) anos completos, desde que este apresente um termo de compromisso e responsabilidade assinado pelo responsável, com firma reconhecida em cartório, e onde esteja expresso neste termo que o responsável autoriza o aluno piloto a iniciar realizar o treinamento de voo e se responsabiliza pelos atos do aluno piloto; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio. (b) O candidato a uma licença de aluno piloto para piloto de planador deve: (1) ter completado 14 (quatorze) anos. Se o requerente ainda não tiver completado 18 (dezoito) anos, deverá apresentar um termo de compromisso e responsabilidade assinado pelo responsável, com firma reconhecida em cartório, e onde esteja expresso neste termo que o responsável autoriza o aluno piloto a realizar o treinamento de voo e se responsabiliza pelos atos do aluno piloto; e (2) ter concluído ou estar cursando o ensino fundamental, sendo capaz de ler e escrever em língua portuguesa.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Conforme amplamente evidenciado pela FBVV nos últimos anos e particularmente em 2017, durante o processo que discutiu a Regulação de Aerodesporto, há mais de sete décadas os países aeronauticamente relevantes do mundo adotam a idade mínima de 16 (dezesseis) anos para a licença de piloto de planador e de 14 (quatorze) anos para o voo solo de aluno candidato à licença de piloto de planador, aliás como prescrito pela própria ICAO. As modificações propostas acima são necessárias para refletir tais critérios, uma vez que a licença de aluno piloto, na forma adotada no Brasil, corresponde aos mínimos necessários para voo solo. Complementarmente, propõe-se o uso de “realizar” ao invés de “iniciar” para refletir com maior precisão os processos reais. Em outras palavras, conforme afirmado pela própria FAA e EASA, não há idade mínima para iniciar o treinamento para as licenças de piloto. Neste sentido, as autorizações acima citadas, dadas pelos pais ou responsáveis para menores de 18 anos, são exigíveis em uma etapa posterior ao início do treinamento, qual seja, a que autoriza o candidato a realizar voo solo. Incluiu-se ainda a expressão “sendo capaz de ler e escrever em língua portuguesa” apenas para evidenciar que tal condição é necessária, considerando que o requisito de estar cursando o ensino fundamental permitiria que o candidato ainda estivesse nas primeiras etapas de alfabetização.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O atual requisito da seção 61.53 já permite a concessão de licença de aluno piloto aos 16 anos, e junto à alteração proposta da seção 61.153, passa a permitir que jovens de 16 anos completem o curso e se formem pilotos de planador. Conforme defendido no material de apoio, a equipe técnica argumentou que o custo benefício da modificação proposta era justificável, porém, estender a alteração para permitir que jovens de 14 anos façam voo solo em planadores trespassa os argumentos inicialmente

utilizados. Primeiro porque não há ganho relevante em termos de adiantamento da formação, uma vez que a licença só pode ser obtida aos 16 anos, e além disso, eleva-se desnecessariamente o grau de risco da operação.

Contribuição nº 9
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.161 (b) (1) a mesma redução poderá ser concedida ao titular de um CPA, desde que sua habilitação seja em categoria cujas características de pilotagem sejam similares as do voo em planador.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.161 (b) (1) a mesma redução poderá ser concedida ao titular de um CPA, desde que sua habilitação seja em categoria cujas características de pilotagem sejam similares às do voo em planador.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste textual, com crase em “similares às”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 10
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.237 (b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve: (1) ser titular de licença de piloto de graduação igual ou superior à licença para a qual a instrução estiver sendo ministrada;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.237 (b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve: (1) ser titular de licença de piloto de graduação igual ou superior à licença para a qual a instrução estiver sendo ministrada. No caso de instrução ministrada para CPA, o instrutor pode ser titular de um CPA em lugar de uma licença de piloto;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Adequação do parágrafo 61.237(b)(1) à possibilidade de concessão de habilitação de instrutor de voo a um titular de CPA – e não somente a um detentor de licença de piloto. Conforme 61.233(a)(1), não é requerido que o candidato a uma habilitação se instrutor seja titular de uma licença de piloto. Portanto, não cabe incluir, como prerrogativa, que ele seja titular de licença de piloto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 11
Colaborador: Ademar Galvão
Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Emenda RBAC 61.283 (a) (2) (2) ter concluído o ensino médio.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Excluir item
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A escolaridade nunca foi fator fundamental na formação do piloto aerodesportivo, uma vez que, se aprovado no exame teórico, o candidato demonstra conhecimentos suficientes, já que a atividade aerodesportiva é praticada exclusivamente por esporte e lazer. Além disso, temos muitos casos de profissionais com curso superior que, por terem concluído o ensino médio há muitos anos atrás, não conseguem ou encontram muitas dificuldades para recuperar o comprovante de escolaridade.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada.

A ANAC entende que a habilitação para pilotar aeronaves aerodesportivas confere um alto grau de liberdade ao piloto aerodesportivo que compartilhará o espaço aéreo com outras aeronaves e sobrevoará de forma geral a sociedade civil. Sendo o voo atividade técnica que envolve uma ampla faixa de conhecimentos e que demanda a compreensão não só do funcionamento da aeronave, mas também do sistema de aviação civil, a exigência de que o mesmo tenha concluído o ensino médio é uma forma básica e natural de se garantir uma qualificação mínima e razoável do candidato a um CPA.

Ao contrário do que sugere a contribuição, a escolaridade é um fator relevante e conhecidamente eficiente na mitigação de riscos, tanto que é utilizado em diversos instrumentos regulatórios como medida para garantir a segurança, em especial, de atividades cujo risco inerente é elevado, como é o caso do ato de voar.

Contribuição nº 12

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.289(a)(1)(i) Este requisito se aplica a aeronaves aerodesportivas com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 750 kg, com exceção de balão e planador.

(e) O candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva terrestre, que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião com pelo menos uma habilitação referente a aeronave terrestre válida, fica dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção, devendo, contudo, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave leve esportiva terrestre a ser operada.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.289(a)(1)(i) Este requisito se aplica somente a aeronaves aerodesportivas portadoras de CAVE (e não contempladas na categoria aeronave leve esportiva) com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 750 kg, com exceção de balão e planador.

(e) O candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva terrestre que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião com pelo menos uma habilitação referente a aeronave terrestre válida deve realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave leve esportiva terrestre a ser operada.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sugiro que fique mais clara a intenção desse parágrafo. Ao se afirmar que determinado requisito se aplica a tais aeronaves, são duas interpretações possíveis:

- está se querendo afirmar que o requisito é aplicável apenas a tais aeronaves – e não é aplicável a outras [interpretação 1]. Nesse caso, entendo que a melhor prática é utilizar “esse requisito aplica-se somente a tais aeronaves”;

- está se querendo destacar que o requisito é aplicável também a tais aeronaves, quando o contexto puder dar a entender que tais aeronaves estariam excluídas da regra [interpretação 2]. Nesse caso, deve-se atentar ao risco de que, ao destacar um grupo de aeronaves, se gere a interpretação de que o requisito não é aplicável a outros casos (levando à interpretação 1). Entendo que a melhor prática nesse caso é avaliar se há necessidade de destaque e, se for o caso, listar todos os casos aos quais o requisito é aplicável, pois assim se esclarece de forma completa a aplicabilidade do requisito, sem diferenciar dando mais destaque a uma ou outra aplicabilidade.

INTERPRETAÇÃO 1

Caso se esteja, com o parágrafo 61.289(a)(1), querendo afirmar que o requisito valeria somente para as “aeronaves aerodesportivas com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 750 kg, com exceção de balão e planador” (interpretação 1), os candidatos a CPA que pilotassem “aeronaves leves esportivas portadoras de CA especial” ficam sem qualquer requisito específico de horas de instrução de voo. Isso estaria de acordo com a justificativa no quadro comparativo, de que “requisito aplica-se a aeronaves aerodesportivas portadoras de CAVE não contempladas na categoria ALE” – apesar de o texto do requisito não mencionar nenhuma dessas duas características

Assim, a contribuição acima foi feita com base nessa “interpretação 1”, acrescentando ainda essas duas características.

Porém, tal interpretação leva ainda a uma alteração do parágrafo 61.289(e), pois tal parágrafo prevê que um candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva pode ficar dispensado de 61.289(a)(1) – o que apenas faz sentido se 61.289(a)(1) se aplicar a tal candidato, e 61.289(a)(1) não se aplicaria a aeronaves contempladas na categoria de aeronave leve esportiva.

Nesse parágrafo 61.289(e), a contribuição apenas buscou estabelecer a necessidade de instrução de voo para adaptação, sem mencionar uma possível dispensa de um requisito que já não seria aplicável. De forma complementar, sugiro avaliar necessidade de alteração equivalente em 61.289(d) e 61.289(f), que também se referem a aeronave leve esportiva e que fazem referência a 61.289(a)(2), que por sua vez também faz referência a 61.289(a)(1).

INTERPRETAÇÃO 2

Por outro lado, caso se estivesse apenas querendo ressaltar que o requisito vale também para as “aeronaves aerodesportivas com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 750 kg, com exceção de balão e planador” (interpretação 2), assim como vale para as

“aeronaves leves esportivas portadoras de CA especial”, entendo que o resultado desejado não é satisfatoriamente alcançado. Nesse caso, o parágrafo 61.289(a)(1)(i) poderia ser retirado, mencionando-se aeronave leve esportiva em 61.289(a)(1). Assim, não seria necessário alterar 61.289(e).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

De fato, o texto ficou confuso e necessitava revisão. Além disso, observou-se uma divisão desnecessária entre o grupo das aeronaves leves esportivas com CA especial (ALE-E) e as aeronaves portadoras de CAVE.

A intenção fundamental do requisito é estabelecer os critérios da instrução para concessão de CPA e respectivas habilitações, seja para operação de ALE especial ou qualquer outra aeronave desportiva, incluindo as portadoras de CAVE.

Inicialmente optou-se por separar os grupos exigindo que as instruções fossem dadas de forma específica para aeronaves ALE-E ou aeronaves com CAVE. Porém, é fato que a natureza do certificado da aeronave não afeta o contexto da instrução básica, ou seja, o piloto que obteve o CPA, seja com um ALE-E, seja com uma aeronave com CAVE, demonstrou os conhecimentos básicos necessários para operar no sistema de aviação com as limitações aplicáveis às aeronaves aerodesportivas em geral. Sendo assim, ao trocar de equipamento, o conhecimento comum não se perde ou se altera, o que muda é o conhecimento prático da operação da aeronave, que será obtido mediante instrução de adaptação.

Sendo assim, entendeu-se por bem efetuar a revisão da proposta para maior clareza e simplificação do requisito, estabelecendo de forma geral a necessidade de adaptação para obtenção de uma nova habilitação, mas não exigindo que a instrução inicial seja em aeronave com o mesmo tipo de certificado. A seção reformulada ficou:

61.289 Requisitos de instrução de voo para a concessão do CPA

(a) O candidato a um CPA deve ter recebido instrução de voo de um instrutor de voo devidamente habilitado de uma associação credenciada segundo o RBAC nº 183 ou em centro de instrução certificado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do CPA. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte:

(1) ter completado, no mínimo, 30 (trinta) horas de voo, das quais 20 (vinte) horas de voo devem ser realizadas em duplo comando, 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de aeronave desportiva pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação;

(i) Este requisito se aplica a aeronaves aerodesportivas com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 750 kg, com exceção de balão e planador.

(ii) Caso a aeronave aerodesportiva seja de categoria tal que possa ser comprovada a inviabilidade técnica de voo em duplo comando, as 20 (vinte) horas iniciais de instrução poderão ser realizadas solo desde que sob constante coordenação via rádio com o instrutor e desde que sejam tomados todos os cuidados para a garantia da segurança da operação; e

(2) para aeronaves anfíbias, além de ter completado as horas de voo previstas no parágrafo (a)(1) desta seção, ter realizado, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água.

(b) O candidato a uma habilitação de aeronave aerodesportiva, que já seja titular de uma licença de piloto ou CPA, com pelo menos uma habilitação válida, fica dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção, devendo, contudo, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave aerodesportiva a ser operada.

(1) Adicionalmente, o candidato a uma habilitação de aeronave aerodesportiva aquático/anfíbio, deve realizar, pelo menos, 5 (cinco) pousos e 5 (cinco) decolagens na água durante a adaptação.

(c) O instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto aerodesportivo, no mínimo nos seguintes aspectos:

(1) (...);

(d) O candidato a um CPA deve apresentar, para fins de comprovação de experiência, declaração de um centro de instrução aprovado pela ANAC ou do instrutor de voo habilitado informando as horas de voo e, se for o caso, também os pousos registrados junto a estas entidades.

Contribuição nº 13

Colaborador: Gustavo Henrique Albrecht

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

RBAC 61.293 Regras de transição para o CPA

TEXTOS SUGERIDOS PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir item.

2- A transição de CPD para CPA se dará mediante instrução complementar de navegação aérea prevista no programa de instrução de uma escola de voo certificada pela ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É prudente que o piloto tenha essa instrução complementar.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

De fato, embora o requisito 61.293(a)(1) proposto mencione a instrução complementar, o mesmo não é específico nesse ponto, o que poderia levar um piloto a obter um CPA sem nunca ter tido instrução de navegação. Tal cenário é flagrantemente contrário aos princípios de gerenciamento da segurança de voo e, portanto, o requisito teve sua redação alterada deixando clara a necessidade. Também foi observado que o parágrafo (c) da mesma seção era desnecessária frente ao parágrafo 61.2(a)(7), sendo então excluído do texto final. A nova redação da seção ficou como segue:

61.293 Regras de transição para o CPA

(a) Os Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e Certificados de Piloto de Recreio (CPR) são considerados válidos enquanto pelo menos uma de suas habilitações correspondentes permanecer dentro de seu período de vigência.

(1) Em caráter transitório, para que os portadores de CPD ou CPR recebam instrução complementar e obtenham o CPA, serão considerados válidos os Certificados de Piloto Desportivo (CPD), os Certificados de Piloto de Recreio (CPR) e respectivas habilitações vencidas por até **[DOU + 1 ano]**.

(b) A transição para o CPA se realizará no momento da revalidação de uma habilitação vinculada ao CPD ou CPR, desde que a aeronave pertinente esteja enquadrada como aeronave leve esportiva ou aeronave aerodesportiva portadora de CAVE, de acordo com os requisitos estabelecidos nos RBAC nº 01 e 21.

(1) Os portadores de CPD deverão comprovar, no momento da revalidação, que receberam instrução complementar de navegação aérea de um instrutor habilitado de uma associação credenciada ou em um CIAC certificado pela ANAC.

Contribuição nº 14

Colaborador: Gustavo Henrique Albrecht

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

183.63 Requisitos de aeronavegabilidade continuada: produtos, peças ou dispositivos

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir item:

(e) Atribuição para credenciamento de pessoal apto à preencher o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção – RIAM.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Com a revogação do RBHA 103^a, muitas aeronaves, principalmente aquelas que não são mais fabricadas, ficarão desatendidas, pois não existirem oficinas para atender essa demanda. Atualmente, esses laudos são emitidos por Representantes Técnicos das Associações.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A subparte D do RBAC nº 183 não é fruto de revisão deste compêndio, sendo a alteração pertinente a inclusão da subparte E. Também não é intenção da ANAC credenciar associações aerodesportivas para execução de atividades relacionadas à aeronavegabilidade, devendo ser respeitada a regulamentação aplicável (RBAC nº 43 e respectivas IS) que já prevê alternativas para que pessoal credenciado específico possa executar determinadas tarefas.

Assim, conforme explicado nas páginas 29 e 32 da nota técnica de referência, a letra (e) do item 5.8.8 da IS ° 21.191-001A, já prevê o credenciamento de pessoal para preencher o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção – RIAM.

Contribuição nº 15

Colaborador: Renato Y. Tsukamoto

Instituição: FBVV - Assessor

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

183.71 Aplicabilidade e definições

(a) Esta subparte contém os requisitos para credenciamento de associações aerodesportivas que terão a atribuição de ministrar instrução prática de voo, realizar os exames de saúde periciais para para obtenção de um CMA de 4a Classe emitido segundo o RBAC nº 67, aplicar exames teóricos e de proficiência em pilotos para averiguar o cumprimento dos requisitos para a concessão, revalidação ou convalidação do Certificado de Piloto Aerodesportivo, Licença de Piloto de Planador, Licença de Piloto de Balão Livre previstos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61), efetuar o cadastro junto à ANAC dos **aerodesportistas** e dos ultraleves motorizados regidos pelo RBAC nº 103.

(...)

(c) Definições. Para a finalidade desta subparte:

(1) **aerodesportista** significa o praticante das atividades desportivas regidas pelo RBAC nº 103;

183.79 Deveres

(...)

(d) A associação credenciada ficará responsável pelo cadastro de **aerodesportistas** regidos pelo RBAC nº 103 no site da ANAC.

(1) A associação só poderá cadastrar o **aerodesportista** dentro das categorias autorizadas e sob as condições expressas na portaria de credenciamento.

(2) A associação é responsável pela verificação dos dados incluídos no sistema relativos à identificação do aerodesportista e relativo ao cumprimento do parágrafo 103.7(a)(1) do RBAC nº 103.

183.85 Sanções

(...)

(a) A associação credenciada (...)

(2) realizar cadastro de aerodesportistas, ultraleves motorizados ou balões livres tripulados em desacordo com os regulamentos e critérios estabelecidos pela ANAC;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Substituir o termo “aerodesportista” pelo termo “piloto de ultraleve” ou “aeropraticante”.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É inadequada a utilização do termo “aerodesportista” para designar apenas os praticantes de aerodesporto com equipamentos enquadrados no RBAC 103.

O termo “aerodesporto” é amplamente utilizado, seja pela ANAC, como pela FAI, para designar todos os esportes aéreos, incluindo aqueles praticados com aeronaves maiores e certificadas.

Também o CBA utiliza os termos “entidades aerodesportivas”, “desportivo” e “desporto” denotando sentido mais amplo.

Por fim, o emprego do termo para designar utilizadores de equipamentos enquadrados no RBAC 103 está em contradição também com a definição mais ampla de “aerodesporto” e “aeronave aerodesportiva” propostas nessa mesma Audiência Pública no RBAC 01.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A métrica do regulamento exige que se definam dois termos distintos, um para fazer referência aos praticantes das atividades regidas pelo RBAC nº 103 e outro para fazer referência aos pilotos que voam com finalidade desportiva, mas que são habilitados pela ANAC, ou seja, operacionalmente regidos pelo RBHA 91. Extensa discussão levou às definições escolhidas e dispostas no RBAC nº 01, onde optou-se pelos termos “aerodesportista” e “piloto aerodesportivo” para designar respectivamente aqueles ligados ao RBAC nº 103 e ao RBHA 91 / RBAC nº 61.

É fato que a FAI utiliza “aerodesporto” com sentido amplo e que o CBA em diversos pontos usa, com conotações distintas inclusive, os termos “aerodesportivo”, “desporto” ou “desportivo”. Contudo, nenhum desses instrumentos teve o cuidado de estabelecer definição completa que suprisse a necessidade explicada acima. Ou seja, não foi definido pelo CBA e nem existe na FAI um termo específico para cada uma das classes que se quer separar (103 vs. 91), e é por isso que vem a norma regulamentar COMPLETAR os conceitos, e por esta razão existe o RBAC nº 01. A norma legal (CBA) não poderia e nem deveria definir todas as nuances das atividades previstas, para isso existe a regulamentação específica.

Sendo assim, cabe estabelecer coerência no modelo adotado, ou seja, adequar os termos em todos os RBAC de forma que as definições expressas no RBAC nº 01 sejam eficientes. Isso foi realizado, inclusive, a contribuição nº 2 deste Relatório observou que poderia haver confusão pelo fato de o termo “piloto aerodesportivo” não ter sido anteriormente definido diretamente no RBAC nº 01, o que foi corrigido nesta análise.

Assim, não há qualquer contradição na estrutura proposta, pois, de fato, “aerodesporto” é um termo amplo (como na FAI e no CBA) mas “aerodesportistas” e “pilotos aerodesportivos” são dois termos mais específicos que remetem a agentes que praticam “aerodesporto” mas detém qualificações e prerrogativas distintas.

Contribuição nº 16

Colaborador: Ademar Galvão

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

RBAC 183 – 183.71 (a) – “Esta subparte contém os requisitos para credenciamento de associações aerodesportivas que terão a atribuição de ministrar instrução de prática voo, realizar os exames de saúde periciais para obtenção de um CMA de 4ª classe emitido segundo o RBAC nº 67, aplicar exames teóricos e de proficiência em pilotos para averiguar o cumprimento dos requisitos para a concessão, revalidação ou convalidação do Certificado de Piloto Aerodesportivo, Licença de Piloto de Planador, Licença de Piloto de Balão Livre previstos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61), efetuar o cadastro junto à ANAC dos aerodesportistas e dos ultraleves motorizados regidos pelo RBAC nº 103.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esta subparte contém os requisitos para o credenciamento de associações aerodesportivas que, poderão, se assim desejarem, requerer o credenciamento para quaisquer das seguintes atividades: ministrar instrução de prática voo, realizar os exames de saúde periciais para obtenção de um CMA de 4ª classe emitido segundo o RBAC nº 67, aplicar exames teóricos e de proficiência em pilotos para averiguar o cumprimento dos requisitos, assim como, protocolar e acompanhar os processos para a concessão, revalidação ou convalidação do Certificado de Piloto Aerodesportivo, Licença de Piloto de Planador, Licença de Piloto de Balão Livre previstos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61), efetuar o cadastro junto à ANAC dos aerodesportistas e dos ultraleves motorizados regidos pelo RBAC nº 103.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Tais alterações possibilitam melhor delimitação das reais atribuições que as associações terão após aprovado o novo regulamento, bem como impede interpretação restritiva do texto original.

Por certo, nem todas as associações possuem o interesse e/ou estrutura necessária para ministrar instrução de voo e realizar exames médicos periciais.

Nestes casos, se mostra mais apropriado conferir a faculdade de escolha das atividades exercidas, possibilitando uma maior adequação à realidade das Associações interessadas no credenciamento junto à ANAC.

Por fim, as alterações aqui expostas possibilitam maior equilíbrio entre a relação existente entre a ANAC e as Associações.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O requisito define a “aplicabilidade” da subparte, e o texto original é mais adequado pois é mais assertivo quanto às “possíveis prerrogativas”. Embora seja justa a preocupação, o parágrafo 183.73(c) garante que na portaria de credenciamento constarão expressamente todas as prerrogativas e limitações atribuídas a cada associação.

Contribuição nº 17

Colaborador: Ademar Galvão

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

Emenda n. 01 RBAC 183.71 (c) (1)

(1) aerodesportista significa o praticante das atividades desportivas regidas pelo RBAC nº 103;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) Aerodesportista são os praticantes das atividades desportivas regidas pelo RBAC 103, possuidores de Certificado de Piloto Aerodesportivo, Licença de Piloto de Planador e Licença de Piloto de Balão Livre previstos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Atender também os pilotos aerodesportivos regidos pelo RBAC 61.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

“Aerodesportiva” remete exclusivamente aos praticantes das atividades regidas pelo RBAC nº 103. Os praticantes das atividades regidas pelo RBHA 91 / RBAC nº 61 e demais são “pilotos aerodesportivos”. Vide análise da contribuição nº 2 e da contribuição nº 15 deste Relatório.

Contribuição nº 18

Colaborador: Ademar Galvão

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

183.71 (c) (5):

Reincidência significa a prática de descumprimento de algum dispositivo deste regulamento ocorrida após notificação oficial por parte da ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Reincidência significa a prática de descumprimento de algum dispositivo deste regulamento ocorrida após notificação oficial de decisão administrativa transitada em julgado por parte da ANAC, respeitando-se a ampla defesa e o contraditório.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para caracterizar a reincidência, é indispensável que a prática dos atos de descumprimento tenha sido reconhecida através de decisão administrativa transitada em julgado, sendo oportunizado o direito de defesa àquele que supostamente o cometeu, sob pena de ser declarada a nulidade do ato administrativo, uma vez que este deve estar de acordo com disposto do artigo 5º LV da Constituição, a saber:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;”

Assim, tem-se que a mera notificação não cumpre o papel de caracterizar a prática do ato de descumprimento de normas, e nem mesmo a sua reincidência.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Parece ter havido na contribuição uma confusão entre o direito de uma pessoa só ser punida administrativamente após a conclusão do processo administrativo sancionatório e o direito que possui a autoridade de aviação civil de fazer cessar imediatamente um descumprimento de requisito técnico tão logo ela tome conhecimento do fato, oficiando o seu agente regulado.

Não há dúvidas de que a sanção administrativa só será executada após a finalização de todo o procedimento administrativo sancionatório, onde será assegurado “o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes”. No entanto, se a ANAC oficia um ente regulado para que este se abstenha de realizar uma determinada prática, independentemente de ter havido ou não um processo sancionatório anterior instaurado como consequência dela, e o ente regulado ignora a determinação e continua realizando a prática, o caso pode ser considerado uma reincidência e, depois de assegurado “o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes” pode haver condenação administrativa do ente regulado com a sanção correspondente à reincidência, nos termos do Regulamento.

Cabe observar também que o conceito de reincidência foi inserido no melhor interesse dos regulados, pois ocorre que algumas vezes há descumprimentos contínuos de requisitos que só são observados depois de muitas ocorrências evidenciáveis, o que pode gerar consequências administrativas desproporcionais para os regulados. Com a definição, o agravante da pena só passa a valer após a notificação da ANAC e a insistência do regulado na prática desconforme, e não conta como reincidência os descumprimentos anteriores à notificação. Mas estender a aplicabilidade da reincidência apenas para o final do processo administrativo seria o mesmo que tolerar práticas irregulares enquanto o processo administrativo sancionatório corre, o que pode gerar graves riscos à segurança operacional.

Contribuição nº 19

Colaborador: Renato Y. Tsukamoto

Instituição: FBVV - Assessor

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

183.73 Credenciamento

(a) Serão consideradas aptas ao credenciamento junto à ANAC as associações que cumprirem cumulativamente os seguintes requisitos:

(1) associações **aerodesportivas** que reúnam no mínimo 500 sócios ativos, com exceção das associações de praticantes de balonismo (balão livre tripulado) e voo a vela em planadores e motoplanadores, que poderão reunir no mínimo 100 sócios ativos, devidamente comprovados por meio de documentação válida;

(2) associações desportivas que tenham sido constituídas há pelo menos 5 (cinco) anos, cuja **Diretoria Técnica** seja formada por **pessoas** com experiência mínima comprovada de 10 (dez) anos **nas atividades**, sendo vedada a participação de pessoas enquadradas na hipótese do parágrafo 183.75(e) deste Regulamento;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

183.73 Credenciamento

(a) Serão consideradas aptas ao credenciamento junto à ANAC as associações que cumprirem cumulativamente os seguintes requisitos:

(1) associações ~~aerodesportivas~~ **desportivas** que reúnam no mínimo 500 sócios ativos, com exceção das associações de praticantes de balonismo (balão livre tripulado) e voo a vela em planadores e motoplanadores, que poderão reunir no mínimo 100 sócios ativos, devidamente comprovados por meio de documentação válida;

(2) associações desportivas que tenham sido constituídas há pelo menos 5 (cinco) anos, cuja ~~Diretoria Técnica~~ **área técnica** seja formada por ~~pessoas~~ **no mínimo uma pessoa** com experiência mínima comprovada de 10 (dez) anos ~~nas atividades~~ **de voo na modalidade pertinente**, sendo vedada a participação de pessoas enquadradas na hipótese do parágrafo ~~183.75(e)~~ **183.75(c)** deste Regulamento;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

- “associações desportivas” para uniformizar com os parágrafos seguintes;

- “área técnica” pois cada organização pode dar um nome diferente aos cargos, sendo que pode não existir a designação “diretor” ou até mesmo seus gestores técnicos podem ter outra designação naquela associação;

- se fosse mantida a redação “formada por pessoas com experiência mínima...”, estaria excluída a possibilidade de que a área fosse formada por pessoas com no mínimo dez anos de experiência junto com outras menos experientes, o que certamente não tem sentido do ponto de vista de longevidade da associação e formação de sucessores. Propõe-se no mínimo uma pessoa com tal experiência, pois a exigência de duas ou mais seria exagerada para a implantação da sistemática.

- “experiência...de voo na modalidade pertinente” ao invés de “experiência nas atividades” para evitar a interpretação de que a experiência requerida seria de gestor técnico em associação de aerodesporto.

- 183.75(c) para fazer sentido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

1. O termo dos três itens foi harmonizado como “associações aerodesportivas” optando-se pelo termo mais direcionado às atividades aéreas.

2. É importante que se tenha uma Diretoria Técnica por questões de responsabilização, não é razoável que a associação que pretenda atuar como credenciada ANAC não possua um Diretor técnico ou uma diretoria técnica.
3. O requisito foi revisado para dar mais objetividade ao que se pede:
"Associações aerodesportivas que tenham sido constituídas há pelo menos 5 (cinco) anos, cuja Diretoria Técnica seja formada por pelo menos uma pessoa com experiência mínima comprovada de 10 (dez) anos de prática da atividade em cada modalidade abarcada pela associação, sendo vedada a participação de pessoas enquadradas na hipótese do parágrafo 183.75(c) deste Regulamento".
4. Corrigida a referência ao 183.75(c).

Contribuição nº 20

Colaborador: Renato Y. Tsukamoto

Instituição: FBVV - Assessor

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

183.73 Credenciamento

(a) Serão consideradas aptas ao credenciamento junto à ANAC as associações que cumprirem cumulativamente os seguintes requisitos:

(...)

(4) apresentação, no ato da candidatura, do requerimento conforme o estabelecido na seção 183.43 deste regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

183.73 Credenciamento

(a) Serão consideradas aptas ao credenciamento junto à ANAC as associações que cumprirem cumulativamente os seguintes requisitos:

(...)

(4) apresentação, no ato da candidatura, de de requerimento conforme o estabelecido na seção 183.43 deste regulamento incluindo o seguinte:

(a) uma descrição das atividades para as quais se requer autorização;

(b) uma descrição de como o requerente satisfaz a seção 183.47 deste regulamento;

(c) uma descrição da estrutura organizacional do requerente, incluindo o detalhamento de como a unidade executiva área técnica se insere e se relaciona na estrutura organizacional; e

(d) uma proposta do manual de procedimentos, conforme descrito na seção 183.53 deste regulamento, abaixo:

(i) estar disponível a todas as pessoas da unidade executiva área técnica;

(ii) incluir uma descrição das modificações ao manual de procedimentos que podem ser feitas pelo detentor do credenciamento de pessoa jurídica. Todas as outras modificações ao manual de procedimentos que devem ser aprovadas pela ANAC antes de serem implementadas; e

(iii) conter o seguinte:

(1) as atividades autorizadas e as limitações aplicáveis;

(2) os procedimentos para realizar as atividades autorizadas;

(3) descrição da estrutura organizacional e responsabilidades do detentor do credenciamento de pessoa jurídica e de sua unidade executiva;

(4) (3) descrição das instalações onde as atividades autorizadas são efetuadas;

(5) (4) um processo e um procedimento para as auditorias internas periódicas a serem efetuadas na unidade executiva e em seus procedimentos, pelo detentor do credenciamento de pessoa jurídica, incluindo monitoramento de ações corretivas;

(6) os procedimentos descrevendo as ações requeridas baseadas nos resultados de auditorias, incluindo a documentação correspondente a todas as ações corretivas;

(7) (5) os procedimentos de comunicação com os órgãos da ANAC responsáveis pela administração do credenciamento;

(8) os procedimentos para aquisição e atualização do material interpretativo e regulatório correspondente a cada uma das atividades autorizadas;

(9) os requisitos de treinamento para o pessoal da unidade executiva;

(10) (6) os procedimentos e requisitos de arquivamento e apresentação dos registros correspondentes às atividades autorizadas;

(11) uma descrição de cada cargo da unidade executiva e o conhecimento e experiência requeridos para cada cargo;

(12) (7) os procedimentos para designar os membros da unidade executiva instrutores, examinadores e outros executores de atividades credenciadas e os meios de documentar seus dados cadastrais, de acordo com o parágrafo 183.61(a)(4) deste regulamento (nomes, responsabilidades, qualificações e exemplo de assinatura) ou processo equivalente;

(13) (8) os procedimentos para realizar as atividades requeridas pelas seções 183.63 e pela seção 183.65 (a) deste regulamento, quando aplicável;

(14) os procedimentos para revisões do manual, conforme parágrafo (b) desta seção; e

(15) (9) quaisquer outras informações requeridas pela ANAC, necessárias para supervisionar o detentor do credenciamento de pessoa jurídica no desempenho das atividades autorizadas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A simples menção ao conteúdo da seção 183.43 poderia levar à incorreta interpretação de que requerimento, manuais, procedimentos e documentos correlatos deveriam seguir o mesmo padrão exigido das pessoas jurídicas de atuação profissional, com fins lucrativos, que comercializam seus serviços para a aviação de médio/grande porte.

É evidente que os requisitos para as associações, dependentes que são de atuação qualificada, mas voluntariada, devem ser proporcionais ao risco oferecido pela modalidade, sem deixar de exigir que organização e procedimentos tenham um mínimo de sistematização.

As propostas acima visam contemplar tais princípios e apenas propõem consolidar aspectos correlatos que, em uma organização de menor porte, não são diferenciáveis.

Além do mais, requisitos como os aplicáveis a “unidade executiva” (183.51), por exemplo, são claramente exagerados no caso do credenciamento de associações aerodesportivas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A crítica trazida pela contribuição versa principalmente sobre o conteúdo do manual de procedimentos, documento fundamental de análise para aprovação e de funcionamento da associação a ser credenciada, alegando que o conteúdo previsto no requisito 183.53 pode ser em alguns casos demasiados para certas associações.

Esclarecemos que, de fato, a complexidade exigida do manual varia com o nível de prerrogativas e abrangência de cada associação. Ou seja, uma associação com uma vasta gama de prerrogativas e que atende a diversas modalidades terá um conjunto de procedimentos maior e portanto um manual mais robusto. Porém, os requisitos estabelecidos no 183.53 têm caráter bastante genérico, o que permite pronta adaptação ou justificativa nos casos em que o item não é pertinente ou relevante. Entretanto é necessário que a aplicabilidade se dê por exclusão, ou seja, vale toda a gama de requisitos exceto que se demonstre a não necessidade.

Sendo assim, para deixar explícito, foi incluído o parágrafo 183.73(b)(4)(i) na forma abaixo:

“Junto ao manual de procedimentos, a associação aerodesportiva candidata ao credenciamento poderá encaminhar justificativa de irrelevância ou inaplicabilidade de itens previstos no requisito 183.53 em função das particularidades da mesma.”

Contribuição nº 21

Colaborador: Renato Y. Tsukamoto

Instituição: FBVV - Assessor

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

183.73 Credenciamento

(a) Serão consideradas aptas ao credenciamento junto à ANAC as associações que cumprirem cumulativamente os seguintes requisitos:

(...)

(e) O credenciamento, uma vez aprovado, terá validade indeterminada, podendo ser cassado ou revogado nos termos desta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A validade indeterminada é, na opinião da FBVV, adequada após uma primeira fase de operação como credenciada, esta sim com validade determinada.

Observamos, no entanto, que a validade indeterminada é incoerente com diversas outras disposições, nesta e em outras seções, que se referem a validades necessariamente determinadas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

De forma institucional a ANAC tem migrado de um sistema de renovação periódica para um sistema de vigilância continuada em todas as suas formas de credenciamento. O objetivo é tornar mais eficiente e eficaz a administração do sistema. Com a vigilância continuada a ANAC pode a qualquer momento avaliar e decidir sobre a continuidade de um credenciamento e, sendo assim, fato é que a renovação periódica acaba se tornando apenas burocrática, pois não garante que será feita qualquer auditoria especial no momento da renovação e ainda gera oportunidade para falhas documentais que podem ocasionar a suspensão temporária do credenciamento de uma associação tecnicamente apta porque, por exemplo, não providenciou o pedido de renovação em tempo, ou não foi processado pela ANAC em tempo, ou seja, por questões puramente formais.

Sendo assim, consistente com o objetivo de simplificar e aumentar a eficiência da atuação da agência de forma geral, seria incoerente e desnecessário estabelecer um prazo sem uma razão tecnicamente justificável.

Contribuição nº 22

Colaborador: Ademar Galvão
Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
183.73 (e): O credenciamento, uma vez aprovado, terá validade indeterminada, podendo ser cassado ou revogado nos termos desta subparte.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
O credenciamento, uma vez aprovado, terá sua validade especificada na respectiva portaria de credenciamento, podendo ser cassado ou revogado nos termos desta subparte.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O texto, na forma em que se encontra, gera contradição com o item seguinte (f), que prevê a fixação de prazo de duração do credenciamento. Assim sendo, uma vez que o item “f” prevê a fixação de validade para o credenciamento, o item “e” deverá ter sua redação alterada de forma a estar em total sintonia com o disposto no item seguinte.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. De forma institucional a ANAC tem migrado de um sistema de renovação periódica para um sistema de vigilância continuada em todas as suas formas de credenciamento. O objetivo é tornar mais eficiente e eficaz a administração do sistema. Com a vigilância continuada a ANAC pode a qualquer momento avaliar e decidir sobre a continuidade de um credenciamento e, sendo assim, fato é que a renovação periódica acaba se tornando apenas burocrática, pois não garante que será feita qualquer auditoria especial no momento da renovação e ainda gera oportunidade para falhas documentais que podem ocasionar a suspensão temporária do credenciamento de uma associação tecnicamente apta porque, por exemplo, não providenciou o pedido de renovação em tempo, ou não foi processado pela ANAC em tempo, ou seja, por questões puramente formais. Sendo assim, consistente com o objetivo de simplificar e aumentar a eficiência da atuação da agência de forma geral, seria incoerente e desnecessário estabelecer um prazo sem uma razão tecnicamente justificável. Porém, de fato o parágrafo (f) encontrava-se em desacordo com a filosofia adotada e foi retirado do texto.

Contribuição nº 23
Colaborador: Ademar Galvão
Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 183 – 183.75 (a): “As associações somente poderão utilizar pessoas, para ministrarem instruções e aplicarem os exames requeridos pela ANAC, que atendam os seguintes requisitos mínimos:”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
As associações somente poderão credenciar pessoas, naturais ou jurídicas, para ministrarem instruções e aplicarem os exames requeridos pela ANAC, que atendam os seguintes requisitos mínimos:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Tais alterações possibilitam uma melhor compreensão do item e o adequa às normas constantes do regulamento em questão, uma vez que a expressão “utilizar pessoas” não atende ao escopo das atividades exercidas através do credenciamento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O termo é suficiente na forma proposta uma vez que remete exclusivamente a pessoas físicas selecionadas pela associação credenciada. O RBAC nº 183 e a filosofia de credenciamento da ANAC não admite que uma associação credenciada utilize outras pessoas jurídicas para a execução de suas prerrogativas, por isso os requisitos dispostos na seção 183.75 são todos referentes a cada “agente” (pessoa física) que executará a atividade.

Contribuição nº 24
Colaborador: Renato Y.Tsukamoto
Instituição: FBVV - Assessor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
183.75 Utilização de examinadores e instrutores pelas associações (a) As associações somente poderão utilizar pessoas, para ministrarem instruções e aplicarem os exames requeridos pela ANAC, que atendam os seguintes requisitos mínimos: (1) ser brasileiro nato ou naturalizado; (2) possuir Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e adequado a todas as licenças, certificados e habilitações que deverão ser examinadas; e (3) possuir as licenças e habilitações compatíveis com a instrução que ministrará e/ou os exames que aplicará.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

183.75 Utilização de examinadores e instrutores pelas associações

(a) As associações somente poderão utilizar pessoas, para ministrarem instruções e aplicarem os exames requeridos pela ANAC, que atendam os seguintes requisitos mínimos:

(1) ser brasileiro nato ou naturalizado;

(2) possuir Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e adequado a todas as licenças, certificados e habilitações que deverão ser examinadas a cada licença, certificado ou habilitação que examinar; e

(3) possuir as licenças e habilitações compatíveis com a instrução que ministrará ministra e/ou os exames que aplicará aplica.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

- o uso da expressão "adequado a todas" poderia conduzir à interpretação de que o instrutor ou examinador deve sempre possuir o CMA que seja capaz de cobrir todos os casos em que atuará, isto é, o CMA de mais alto nível. No entanto, o fato importante é que ele detenha, no momento em que desempenha a função (instrutor ou examinador), um CMA válido para aquele caso específico;

- propõe-se o uso de tempo verbal no presente pois, da forma como está, poderia ser interpretado que bastaria que o CMA estivesse válido no momento da análise da documentação pela associação, antes do desempenho da função.

- o uso do tempo presente também deixa claro que, caso o instrutor ou examinador não esteja com determinado CMA ou habilitação válida, ele não estará impedido de desempenhar a função para os níveis em que estiver com outro CMA e outra habilitação válidos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A sugestão foi acatada com diferença de forma, substituindo-se o tempo "todas" por "cada uma" para deixar mais claro que trata-se de uma qualificação consistente com a atividade a ser desenvolvida:

"(2) possuir Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e adequado a cada uma das licenças, certificados e habilitações que deverão ser examinadas;"

Contribuição nº 25

Colaborador: Renato Y. Tsukamoto

Instituição: FBVV - Assessor

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

183.77 Prerrogativas e limitações

(a) É vedado à associação credenciada exercer suas prerrogativas nas seguintes hipóteses:

(...)

(4) com prática de abuso de poder econômico que impeça o acesso ao desporto de indivíduos não associados.

183.85 Sanções

(a) A associação credenciada será notificada para que apresente medidas de punição aos associados, funcionários e dirigentes envolvidos nos fatos denunciados na primeira ocorrência de qualquer das ações ou omissões:

(...)

(3) tratar reiteradamente os examinandos, os servidores da ANAC ou o público em geral de maneira grosseira ou desatenciosa;

(b) Caso seja evidenciado dolo em quaisquer das ações ou omissões listadas no parágrafo (a) desta seção, a associação será descredenciada.

(c) A associação será descredenciada se:

(...)

(5) valer-se da função para obter ou tentar obter vantagens para si ou para terceiros;

(...)

(8) tiver conduta inidônea em seu relacionamento com a administração pública ou com o público em geral;

(9) negar, sem razão técnica, a prestar os serviços para os quais está credenciada a pessoas não associadas, mediante remuneração justa e adequada;

(10) exigir valor não isonômico ou desproporcional para prestar os serviços para os quais está credenciada que configure abuso de poder econômico; ou

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- **Eliminar** o item 183.77 (a) (4) "com prática de abuso de poder econômico que impeça o acesso ao desporto de indivíduos não associados".

-Alterar o item 183.85 (a) (3) para: "tratar reiteradamente os examinandos, ou os servidores da ANAC ou o público em geral de maneira grosseira ou desatenciosa **com desacato**;"

- **Eliminar** o item 183.85 (c) (5): “valer-se da função para obter ou tentar obter vantagens para si ou para terceiros”;
- **Eliminar** o item 183.85 (c) (8): “tiver conduta inidônea em seu relacionamento com a administração pública ou com o público em geral”;
- **Eliminar** o item 183.85 (c) (9): “negar, sem razão técnica, a prestar os serviços para os quais está credenciada a pessoas não associadas, mediante remuneração justa e adequada”
- **Eliminar** o item 183.85 (c) (10): “exigir valor não isonômico ou desproporcional para prestar os serviços para os quais está credenciada que configure abuso de poder econômico”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Quanto aos itens 183.77 (a) (4), 183.85 (c) (8) e 183.85 (c) (9): a priori a FBVV não pretende disponibilizar instrução, exames e outras atividades credenciadas a pessoas não-associadas (“público em geral”) uma vez que isso extrapolaria seus objetivos associativos e desportivos, como mais bem explicado mais adiante.

Quanto aos itens 183.77 (a) (4) e 183.85 (c) (10), envolvendo “abuso de poder econômico” e “impedir acesso ao desporto”: o credenciamento da FBVV apenas representaria uma alternativa adicional ao processo tradicional diretamente com a ANAC. Deste modo, em última instância, a um aluno ou examinando que entendesse estar a FBVV cobrando valores muito elevados bastaria procurar tais serviços diretamente com a ANAC ou outras entidades. Também não detém a FBVV monopólio do esporte. Tais aspectos estão mais bem explicados mais adiante.

Quanto aos itens 183.85 (c) (9) e 183.85 (c) (10), envolvendo “remuneração justa e adequada” e “valor não isonômico ou desproporcional”: obviamente a FBVV tentará manter as taxas cobradas de seus associados, a quem prestará as atividades credenciadas, dentro de patamares razoáveis e relativamente estáveis no tempo. No entanto, isso de nenhuma maneira estará unicamente ligado aos custos diretos das atividades em questão porque, na prática, o rateio dos custos fixos, que são elevados, variam de acordo com a demanda e a efetiva disponibilidade de pessoas e meios. Assim, embora haja mercado externo com patamares de preços independentes para as mesmas atividades, é possível que por vezes as taxas cobradas pela FBVV reflitam a decisão de seus associados a propósito de como manter o equilíbrio econômico-financeiro da entidade, cuja manutenção da viabilidade é, inclusive, comando da chamada “Lei Pelé”.

Quanto ao item 183.85 (a) (3), envolvendo tratamento “de maneira grosseira ou desatenciosa”, a FBVV entende que tal expressão comporta interpretações de diversas matizes, com percepções influenciadas não apenas por hábitos familiares como até por questões culturais regionais. Assim, para tentar diminuir a subjetividade implícita, propõe termo para o qual pelo menos existe já alguma jurisprudência.

Quanto ao item 183.85 (c) (5), “valer-se da função para obter ou tentar obter vantagens para si ou para terceiros”, parece-nos conceito ligado ao direito público, em que a parte requerente deve, por força da organização do estado, buscar um resultado através de uma via definida, única. Em outras palavras, o requerido, agente público, poderia cair na tentação de buscar vantagem indevida para dar andamento à demanda do requerente. Ora, claramente não é o caso nas atividades a serem credenciadas para a FBVV, pois tais serviços estão no âmbito do direito privado (relação entre um representante da associação com um de seus associados), como mais bem discutido mais adiante. Suponhamos, por exemplo, que durante um voo de instrução, com condições meteorológicas específicas, o instrutor propusesse ao aluno demonstrar certa técnica de voo que, apesar de não indispensável a sua formação básica, pudesse melhorar seu desempenho como atleta de esporte de rendimento no futuro. Após o voo, demandado pelo aluno interessado, poderia oferecer seus préstimos, indenizados ou não, ou até mesmo indicar um outro instrutor capaz de treiná-lo para aperfeiçoamento avançado de seu desempenho esportivo, aspecto não integrante da formação básica do piloto de planador. Teria neste caso o instrutor utilizado de sua função para tentar obter vantagem para si ou para terceiro? Na visão da FBVV, nem é cabível a questão. Considerando os objetivos associativos e esportivos que determinam sua existência, a FBVV considera que tanto aluno quanto instrutor agiram no interesse do desenvolvimento do esporte.

Quanto ao item 183.85 (c) (8): “tiver conduta inidônea em seu relacionamento com a administração pública”, também nos parece conceito ligado ao direito público, em particular com preceitos de improbidade administrativa. No entanto, a FBVV é uma associação civil de direito privado, sem finalidade de exploração comercial, que não busca auferir lucro, que não distribui resultado entre seus associados, que não recebeu recursos públicos para sua criação e nem os recebe para seu custeio. Conduz, eventualmente, projetos com base na Lei de Incentivo ao Esporte, cuja administração segue fundamentos econômico-financeiros similares ao de “joint-ventures” ou de sociedades de propósito específico, não afetando seu dia-a-dia nem sua viabilidade econômico-financeira de curto/médio prazos.

Esclarecemos a seguir o contexto aplicável à FBVV.

A FBVV é pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, associação civil sem fins econômicos, caracterizando-se como entidade nacional de administração do desporto (lei 9615/98, art.13, inciso III). Neste sentido, é constituída por entidades de prática desportiva (aeroclubes) e atletas (pilotos e candidatos a pilotos), que a ela se associam por decisão espontânea, em consonância com os princípios de autonomia de organização e funcionamento (art.16 e art.2º, inciso II) e da liberdade (art.2º, inciso IV). Destaca-se por integrar subsistema específico do Sistema Nacional do Desporto (art.14), embora não represente modalidade olímpica ou paraolímpica.

O voo a vela no Brasil, e também no mundo, é caracterizado há quase oito décadas por operar a partir de sistemas de voluntariado, em que os mais experientes disponibilizam seus conhecimentos e tempos livres (principalmente aos finais de semana) para formar e treinar os iniciantes. Assim o fazem porque querem compartilhar a paixão por voar.

Isso se reflete também na organização do esporte. Nas competições, por exemplo, a lógica é a mesma: a organização e a condução das mesmas é feita por equipe de voluntários de reconhecidas experiência e competência no meio. Na administração da FBVV, nenhum de seus dirigentes ou conselheiros é remunerado.

Para que aeroclubes e federação possam ter a longevidade que vem sendo demonstrada, é fundamental preservar a harmonia dentro e fora de tais organizações. Pessoas naturais a elas associadas devem ter competências e habilidades não apenas técnicas, mas também sociais, tais como disciplina (essencial para difusão e manutenção de boa cultura aeronáutica) e saber compartilhar usufruto e obrigações (dada a limitação de material e recursos típica da atividade).

Diferentemente de princípios de acesso a serviços essenciais, tais como telecomunicações, transporte, saúde, saneamento, energia elétrica, educação e outros que buscam garantir a boa prestação desses serviços ao cidadão comum, as atividades para as quais a FBVV pretende se credenciar será restrita, a priori, a seus filiados/associados. Estes, pela própria natureza da competência necessária (uma licença com padrão aeronáutico) e das necessidades associativas (desporto formal, de rendimento), constituem um subgrupo diminuto da população em geral.

A FBVV pretende cadastrar-se nos termos do RBAC 183 para poder oferecer uma alternativa a seus associados/filiados em relação aos procedimentos tradicionais oferecidos pelo órgão público competente (ANAC). Logo, não é pretensão da FBVV prestar serviço público, no sentido de estar disponível ao atendimento do público em geral.

A FBVV entende ainda que seu eventual cadastramento para o exercício de determinadas tarefas não irá, e nem poderá, resultar na eliminação da possibilidade de que um esportista realize suas instruções e exames diretamente através da ANAC, ou por outras entidades, se assim o desejar.

Colocado de outra forma, eventual cadastramento da FBVV conforme o RBAC 183 não terá o condão de obrigar um piloto ou candidato a piloto a submeter-se às mesmas instruções que a FBVV determinar para seus associados/filiados, até porque a associação/filiação tem objetivos específicos (por exemplo, prática desportiva formal, art.1º, parágrafo 1º; desporto de rendimento, art.3º., inciso III; de modo não-profissional, art.3º, parágrafo 1º, inciso II, todos da lei 9615/98).

Um piloto ou candidato a piloto de planador pode, por exemplo, estar interessado na prática desportiva não-formal (art.1º, parágrafo segundo), caracterizada pela liberdade lúdica, ou até mesmo em prática do voo de planador sem finalidade desportiva. Nesses casos, provavelmente não terá interesse em se associar/filiar à FBVV. Não apenas isso, mas em última instância, alguns pilotos, candidatos a pilotos e mesmo alguns aeroclubes podem não concordar com políticas, procedimentos e instruções determinadas pela FBVV e têm a liberdade de se associar através de novas organizações que, por sua vez, podem vir a também solicitar credenciamentos nos termos do RBAC 183.

Embora a FBVV se esforce para difundir a prática do voo a vela, tentando oferecer um atendimento razoável ao público interessado, entende que não faz sentido estar submetida a regras típicas dos serviços públicos essenciais, aqueles indispensáveis ao dia-a-dia do público em geral, ou ainda a regras aplicáveis aos serviços aéreos públicos, considerando que o objeto do credenciamento não se caracteriza como serviço aberto ao público e que seu público-alvo tem, na verdade, perfil restritivo, muito especializado em relação ao perfil do cidadão comum, conforme já relatado.

Por fim, salientamos que neste documento não conseguimos esgotar todos os aspectos envolvidos e, por isso, colocamo-nos à disposição da ANAC para aprofundar a discussão em encontros ou reuniões, caso necessário.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Inicialmente, cabe esclarecer que o modelo regulatório submetido à audiência pública foi desenvolvido como matriz administrativa relativa a todo o espectro dos aerodesportos e não exclusivamente para adequação de procedimentos à realidade de uma entidade específica. Além disso, o credenciamento é opcional, ou seja, assim como fazem diversos outros organismos públicos, a ANAC, com vistas a aumentar a eficiência de prestação de serviço à população e também com o intuito de fortalecer as organizações que cooperam

com o desenvolvimento dos aerodesportos de forma segura está viabilizando um sistema de credenciamento em que as entidades interessadas poderão executar tarefas ligadas às atividades que coordenam, conferindo assim um serviço mais especializado e mais acessível ao público interessado. Porém, deve a ANAC respeitar a constituição que determina a livre associação e as demais determinações legais aplicáveis. Nesse contexto, é dever da Agência garantir, tanto a qualidade do serviço e a modicidade de preços, quanto a acessibilidade aos serviços não atrelada a qualquer ato associativo.

Assim, qualquer entidade poderá se candidatar ao credenciamento para a execução daquelas prerrogativas para as quais estiver disposta a prestar o serviço a qualquer cidadão que venha requisitá-lo, ainda que não seja associado. Esta é uma premissa fundamental do mecanismo de credenciamento ancorada em ampla discussão jurídica e institucional.

Quanto ao mérito levantado sobre o conteúdo dos requisitos 183.77 e 183.85, ressaltamos que os mesmos são compatíveis com outros editais de credenciamento produzidos pela Agência com objetivo similar, e que o objetivo desses requisitos é garantir que o sistema de credenciamento atenda de fato ao interesse público. Tais requisitos são mínimos e primordiais para que a ANAC possa cumprir com sua missão de oferecer um serviço público adequado.

Contribuição nº 26

Colaborador: Renato Y. Tsukamoto

Instituição: FBVV - Assessor

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

183.77 Prerrogativas e limitações

(...)

(b) É responsabilidade da associação credenciada controlar a validade do CMA e das habilitações dos instrutores e examinadores a ela vinculados, bem como vedar a esses instrutores e examinadores o exercício das prerrogativas nas seguintes hipóteses:

(1) após expirado o prazo de validade de seu CMA;

(2) após expirado o prazo de validade das habilitações pertinentes às atividades para as quais se encontra credenciado, ressalvado o prazo previsto no parágrafo 61.33(b) do RBAC nº 61; ou

(3) durante o prazo de suspensão de sua licença, habilitação ou CMA.

(c) A data do pagamento e forma do pagamento da remuneração relativa à realização do exame de proficiência deverão ser acordadas diretamente entre a associação e o examinando, sem a intermediação da ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

183.77 Prerrogativas e limitações

(...)

(b) É responsabilidade da associação credenciada controlar a validade do CMA e das habilitações dos instrutores e examinadores a ela vinculados, bem como vedar a esses instrutores e examinadores o exercício das prerrogativas **relacionadas com as atividades credenciadas** nas seguintes hipóteses:

(1) após expirado o prazo de validade de seu CMA;

(2) após expirado o prazo de validade das habilitações pertinentes às atividades para as quais se encontra credenciado, ressalvado o prazo previsto no parágrafo 61.33(b) do RBAC nº 61; ou

(3) durante o prazo de suspensão de sua licença, habilitação ou CMA.

(c) A data do pagamento e forma do pagamento da remuneração, **se houver**, relativa à realização do exame de proficiência **ou à instrução**, deverão ser acordadas diretamente entre ~~a associação e o examinando~~, as partes, sem a intermediação da ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Quanto ao item 183.77 (b), a associação não poderá controlar as prerrogativas detidas pelo instrutor ou examinador em relação às suas respectivas licenças e habilitações que não sejam objeto das atividades de credenciamento da associação. Daí a necessidade de não utilizar o termo de maneira genérica.

Quanto ao item 183.77 (c), pode haver ou não remuneração relativa a exame ou instrução. Explicitar tal condição evita tentativas espúrias de cobrança em situação que não estava programada para ser cobrada, baseadas em suposta "imposição" de remuneração por tal regulamento da ANAC. Além disso, eventual remuneração não necessariamente é devida à associação, podendo haver caso em que é paga diretamente ao instrutor ou examinador.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Embora entendamos que o texto é suficientemente claro, uma vez que é ilógico exigir ações das entidades credenciadas relativas a atividades outras que não aquelas que são objeto do credenciamento, o parágrafo 183.77(b) foi alterado conforme foi proposto.

Quanto ao parágrafo 183.77(c) foi incluído o termo "se houver" para afastar a interpretação de obrigatoriedade de remuneração e foi alterado o termo que especificava exame de proficiência para um termo mais genérico que remeta a qualquer atividade para a qual as entidades estejam autorizadas. Porém, é incorreto o raciocínio de que "eventual remuneração não necessariamente é devida à associação, podendo haver caso em que é paga diretamente ao instrutor ou examinador", pois, a relação de credenciamento é entre ANAC e associação, sendo dever da associação gerir e se responsabilizar por seus prepostos quando atuando para a realização das atividades que são prerrogativas desse credenciamento. Assim, é base do modelo estabelecido que a responsabilidade por todos os aspectos da prestação do serviço para o qual a associação está credenciada é primariamente da associação.

Contribuição nº 27
Colaborador: Ademar Galvão
Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
EMENDA RBAC 183.79 Deveres (b) A associação deverá notificar à ANAC o resultado do exame no prazo máximo de 20 (vinte) dias corridos após sua realização juntamente com toda a documentação pertinente para a concessão, revalidação ou convalidação dos certificados, licenças e habilitações previstos no parágrafo 183.71(a) deste regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(b) A associação deverá notificar à ANAC o resultado do exame no prazo máximo de 20 (vinte) dias corridos após sua realização juntamente com toda a documentação pertinente para a concessão, revalidação ou convalidação dos certificados, licenças e habilitações previstos no parágrafo 183.71(a) deste regulamento. Na falta de algum documento, esses deverão ser apresentados posteriormente no prazo de 90 dias.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não há qualquer impedimento para cumprir o prazo de 20 dias para comunicar a realização da avaliação de proficiência. A dificuldade está em apresentar “toda a documentação”, uma vez que dependemos do piloto para reunir a documentação prevista. Temos observado que muitos pilotos têm dificuldade para localizar documentos, tais como: Comprovante de escolaridade e Certificado Militar. Ainda, eventualmente recebemos a FAP ou o Requerimento Padrão com erros no preenchimento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. O prazo de 20 dias para encaminhamento da documentação é uma ferramenta para que a ANAC garanta a prestação do serviço nos padrões mínimos aceitáveis de qualidade e celeridade. Não é do interesse da ANAC armazenar processos provenientes de credenciados aguardando pendências por até 90 dias, pois, a própria filosofia do credenciamento existe para que o credenciado gerencie a execução das prerrogativas encaminhando à autoridade o resultado final de sua execução. Assim, é exclusivamente do interessado a responsabilidade por prover a documentação pertinente a tempo, e cabe à associação exigi-la, de acordo com sua organização interna, anteriormente ou em prazo tal que possa cumprir o prazo regulamentar. Contudo, é preciso de fato considerar que prerrogativas diferentes demandam atividades de complexidade diferentes e que podem demandar prazos diferentes. Nesse sentido, entende-se coerente manter a filosofia de que o processo deve seguir sempre concluso para a ANAC e em tempo razoável. Porém, a extensão do prazo pode ser avaliada com base nos procedimentos oferecidos pelo credenciado no momento da análise de seu manual de procedimentos. Dessa forma, o procedimento do credenciado poderá determinar o registro de notificação do interessado em caso de falta de documento ou erro de preenchimento e um prazo máximo para retorno dos documentos implicando validade do exame realizado. Sendo assim, atendendo parcialmente a contribuição. É possível estabelecer o prazo de forma específica no manual aprovado e ainda, paralelamente, pode a ANAC definir um máximo em Instrução Suplementar. (b) A associação deverá notificar à ANAC o resultado do exame dentro do prazo estabelecido no manual de procedimentos aprovado, juntamente com toda a documentação pertinente para a concessão, revalidação ou convalidação dos certificados, licenças e habilitações previstos no parágrafo 183.71(a) deste regulamento.

Contribuição nº 28
Colaborador: Ademar Galvão
Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
183.79 (d): A associação credenciada ficará responsável pelo cadastro de aerodesportistas regidos pelo RBAC nº 103 no site da ANAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
A associação credenciada ficará responsável pelo cadastro de aerodesportistas regidos pelo RBAC nº 103 no site da ANAC, ressaltando-se que é de iniciativa e responsabilidade única e exclusiva do piloto efetivar o cadastro junto às associações.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A inclusão da parte final tem como finalidade demonstrar de forma cristalina que, embora seja detentora da atribuição de realizar o cadastro dos pilotos, as associações deverão ser devidamente provocadas pelos interessados para sua realização. Esta medida possibilita uma barreira de proteção sob o prisma de eventual tentativa de atribuição de responsabilidade civil e/ou criminal às associações por conta da ausência de cadastro, bem como por fato de culpa exclusiva de terceiros.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

É compreensível a preocupação, muito embora, não seja razoável responsabilizar qualquer associação por falta de cadastro de eventual associado, uma vez que o regulamento operacional incide sobre o praticante e, se o mesmo sequer foi cadastrado pela entidade em questão não há o que se questionar. Mesmo assim, a fim de se evitar qualquer interpretação nesse sentido o texto foi alterado para:

A associação credenciada ficará responsável pela prestação do serviço de cadastro de aerodesportistas regidos pelo RBAC nº 103 no site da ANAC.

Contribuição nº 29

Colaborador: Ademar Galvão

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

183.79 (e):

A associação credenciada ficará responsável pelo cadastro de ultraleves motorizados e balões livres tripulados regidos pelo RBAC nº 103 no site da ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

A associação credenciada ficará responsável pelo cadastro de ultraleves motorizados e balões livres tripulados regidos pelo RBAC nº 103 no site da ANAC, ressaltando-se que é de iniciativa única e exclusiva do proprietário a efetivação do cadastro junto às associações.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A inclusão da parte final tem como finalidade demonstrar de forma cristalina que, embora seja detentora da atribuição de realizar o cadastro das aeronaves e/ou balões livres tripulados, as associações deverão ser devidamente provocadas pelos interessados para sua realização.

Esta medida possibilita uma barreira de proteção sob o prisma de eventual tentativa de atribuição de responsabilidade civil e/ou criminal às associações por conta da ausência de cadastro, bem como por fato de culpa exclusiva de terceiros.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

É compreensível a preocupação, muito embora, não seja razoável responsabilizar qualquer associação por falta de cadastro de eventual associado, uma vez que o regulamento operacional incide sobre o praticante e, se o mesmo sequer teve sua aeronave cadastrada pela entidade em questão não há o que se questionar. Mesmo assim, a fim de se evitar qualquer interpretação nesse sentido o texto foi alterado nos mesmos moldes da análise da contribuição nº 28 deste Relatório.

Contribuição nº 30

Colaborador: Ademar Galvão

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

183.79 – Inclusão do item “g”

Tal item conterá a previsão de credenciamento dos representantes técnicos para emissão de Relatório de Inspeção Anual e Manutenção (RIAM).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

As associações poderão credenciar representantes técnicos capacitados para emissão do Relatório de Inspeção Anual e Manutenção (RIAM) de ultraleves, aeronaves leves esportivas e de aeronaves com Certificado de Voo experimental (CAVE).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A extinção desta prerrogativa impedirá a continuidade desta atividade, que é fundamental para a continuidade do exercício da aviação experimental. Com a revogação do RBHA 103^a, muitas aeronaves, principalmente aquelas que não são mais fabricadas, ficarão desatendidas, por não existirem oficinas para atender a essa demanda. Atualmente, essas revisões são realizadas por Representantes Técnicos das Associações.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Conforme discutido na análise da contribuição nº 14 deste Relatório, não é intenção da ANAC nesse momento credenciar associações aerodesportivas para execução de atividades relacionadas à aeronavegabilidade, devendo ser respeitada a regulamentação aplicável (RBAC nº 43 e respectivas IS) que já prevê alternativas para que pessoal credenciado específico possa executar determinadas tarefas. Assim, conforme explicado nas páginas 29 e 32 da nota técnica de referência, a letra (e) do item 5.8.8 da IS nº 21.191-001A, já prevê o credenciamento de pessoal para preencher o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção – RIAM.

Contribuição nº 31

Colaborador: Ademar Galvão

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
183.79 Título:
Deveres
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Deveres e atribuições
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A inclusão do termo confere maior amplitude para o item 183.79, permitindo, assim, a inclusão de novos parágrafos que adequam as normas constantes deste tópico às atividades das associações.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 32
Colaborador: Renato Y. Tsukamoto
Instituição: FBVV - Assessor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
183.81 Acompanhamento e fiscalização (a) Todas as atividades realizadas pela associação credenciada no exercício de suas atribuições poderão ser acompanhadas e fiscalizadas pela ANAC, presencialmente ou posteriormente à realização do exame, com ou sem aviso prévio. (1) A ANAC poderá anular exames realizados em desconformidade com os critérios técnicos, independentemente de outras providências aplicáveis. (b) A associação credenciada deverá conceder acesso aos servidores designados da ANAC a todas as fases dos exames, cadastros e instruções, bem como aos documentos a eles relacionados.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
183.81 Acompanhamento e fiscalização (...) (c) Em caso de indisponibilidade temporária de pessoa, local ou meio vinculados à associação, esta apresentará, no prazo de cinco dias úteis após receber comunicação por escrito, propostas contendo datas, horários e locais para que a ANAC possa dar continuidade às ações de acompanhamento ou fiscalização.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O acréscimo do item (c) é necessário considerando que a FBVV tem estrutura administrativa diminuta e estrutura de gestão baseada em voluntariado. Assim, nem todas as pessoas, locais ou recursos estão disponíveis permanentemente, não apenas por questões de atividade profissional, mas até mesmo por questões meteorológicas.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada De fato, no cenário aerodesportivo diversas associações operam em regime de voluntariado, muito embora se imagine que essas associações terão prerrogativas limitadas dentro do escopo previsto no RBAC nº 183. Ainda sim é salutar prever solução regulamentar para eventos de indisponibilidade. Assim, foi incluído o seguinte requisito com base na contribuição: (c) Em caso de indisponibilidade temporária de pessoa, local ou meio vinculados à associação, esta deverá apresentar, no prazo de 5 (cinco) dias úteis após ser notificada digitalmente, justificativa à indisponibilidade e propostas contendo datas, horários e locais para que a ANAC possa dar continuidade às ações de acompanhamento ou fiscalização em prazo não superior a 15 (quinze) dias úteis.

Contribuição nº 33
Colaborador: Renato Y. Tsukamoto
Instituição: FBVV - Assessor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
183.85 Sanções (a) A associação credenciada será notificada para que apresente medidas de punição aos associados, funcionários e dirigentes envolvidos nos fatos denunciados na primeira ocorrência de qualquer das ações ou omissões: (1) aplicar o exames em desacordo com os critérios estabelecidos pela ANAC; (2) realizar cadastro de aerodesportistas, ultraleves motorizados ou balões livres tripulados em desacordo com os regulamentos e critérios estabelecidos pela ANAC; (3) tratar reiteradamente os examinandos, os servidores da ANAC ou o público em geral de maneira grosseira ou desatenciosa;

- (4) deixar de notificar à ANAC o resultado do exame no prazo estabelecido no parágrafo 183.79(b) deste regulamento.
- (b) Caso seja evidenciado dolo em quaisquer das ações ou omissões listadas no parágrafo (a) desta seção, a associação será descredenciada.
- (c) A associação será descredenciada se:
- (1) houver reincidência de descumprimento dos dispositivos elencados no parágrafo (a) desta seção, sem motivação justificada e aceita pela ANAC;
- (2) exercer suas prerrogativas:
- (i) após expirado o prazo de validade de seu credenciamento;
- (ii) durante o prazo de suspensão de seu credenciamento; ou
- (iii) em desacordo com a respectiva portaria de credenciamento.
- (3) deixar de reter cópia legível, física ou digital, da Ficha de Avaliação de Piloto – FAP, assinada pelo examinando ou com a devida justificativa pela falta da assinatura, ou se negar a encaminhá-la para a ANAC, caso solicitado;
- (4) delegar as atribuições decorrentes da portaria de credenciamento a terceiros;
- (5) valer-se da função para obter ou tentar obter vantagens para si ou para terceiros;
- (6) anunciar, sugerir ou permitir aos examinandos se utilizarem de métodos ilícitos para a aprovação nos exames;
- (7) fornecer informações falsas, negar-se a prestar informações quando requerido ou obstar a fiscalização da ANAC;
- (8) tiver conduta inidônea em seu relacionamento com a administração pública ou com o público em geral;
- (9) negar, sem razão técnica, a prestar os serviços para os quais está credenciada a pessoas não associadas, mediante remuneração justa e adequada;
- (10) exigir valor não isonômico ou desproporcional para prestar os serviços para os quais está credenciada que configure abuso de poder econômico; ou
- (11) impedir o acesso dos servidores designados da ANAC a quaisquer das fases do exame de proficiência ou a qualquer documento a ele relacionado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

183.85 Sanções

(a) A associação credenciada será notificada para que apresente medidas de punição aos associados, funcionários e dirigentes envolvidos nos fatos denunciados na primeira ocorrência de qualquer das ações ou omissões:

- (1) aplicar o exames em desacordo com os critérios estabelecidos pela ANAC;
- (2) realizar cadastro de ~~aerodesportistas~~ aeropraticantes, ultraleves motorizados ou balões livres tripulados em desacordo com os regulamentos e critérios estabelecidos pela ANAC;
- (3) tratar reiteradamente os examinandos, os servidores da ANAC ~~ou o público em geral de maneira grosseira ou desatenciosa~~ com desacato;
- (4) deixar de notificar à ANAC o resultado do exame no prazo estabelecido no parágrafo 183.79(b) deste regulamento.

(b) Caso seja evidenciado dolo em quaisquer das ações ou omissões listadas no parágrafo (a) desta seção, a associação será descredenciada **se não adotar medidas corretivas e preventivas aceitas pela ANAC.**

(c) A associação será descredenciada se:

(1) houver reincidência de descumprimento dos dispositivos elencados no parágrafo (a) desta seção, sem motivação justificada e aceita pela ANAC;

(2) exercer suas prerrogativas:

- (i) após expirado o prazo de validade de seu credenciamento;
- (ii) durante o prazo de suspensão de seu credenciamento; ou
- (iii) em desacordo com a respectiva portaria de credenciamento.

(3) deixar de reter cópia legível, física ou digital, da Ficha de Avaliação de Piloto – FAP, assinada pelo examinando ou com a devida justificativa pela falta da assinatura, ou se negar a encaminhá-la para a ANAC, caso solicitado;

(4) delegar as atribuições decorrentes da portaria de credenciamento a terceiros;

~~(5) valer-se da função para obter ou tentar obter vantagens para si ou para terceiros;~~

(6) deixar de adotar medidas preventivas e de punir integrante de sua organização que anunciar, sugerir ou permitir aos examinandos se utilizarem de métodos ilícitos para a aprovação nos exames;

(7) deixar de adotar medidas preventivas e de punir integrante de sua organização que fornecer informações falsas, negar-se a prestar informações quando requerido ou obstar a fiscalização da ANAC;

~~(8) tiver conduta inidônea em seu relacionamento com a administração pública ou com o público em geral;~~

~~(9) negar, sem razão técnica, a prestar os serviços para os quais está credenciada a pessoas não associadas, mediante remuneração justa e adequada;~~

~~(10) exigir valor não isonômico ou desproporcional para prestar os serviços para os quais está credenciada que configure abuso de poder econômico; ou~~

(11) **deixar de adotar medidas preventivas e de punir integrante de sua organização que** impedir o acesso dos servidores designados da ANAC a quaisquer das fases do exame de proficiência ou a qualquer documento a ele relacionado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(Nota da FBVV: algumas das alterações propostas acima foram justificadas em outros formulários; neste discorreremos sobre aquelas marcadas em amarelo)

Quanto ao item 183.85 (a), propomos retirar a palavra “primeira” para que a associação tenha que fazê-lo em cada ocorrência, considerando que provavelmente cada ocorrência terá fatos específicos, diferenciando-a de ocorrência anterior do mesmo tipo de ação/omissão.

Quanto ao item 183.85 (b), o dolo normalmente é atribuível a uma pessoa natural. Mesmo organizações multinacionais, multibilionárias, ou até grandes organizações estatais, tradicionais, organizadas, não conseguem impedir que alguns de seus colaboradores ajam de maneira incorreta. A organização só deve ser punida por uma má ação ou omissão de uma pessoa integrante de seus quadros se não adotar providências para punir o(s) envolvido(s) e para prevenir novas ocorrências similares. Tal princípio é aplicável também aos itens 183.85 (c) (6), (7) e (11).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada

De fato o termo “primeira” impede uma análise mais objetiva e particularizada para aplicação da norma e por isso foi eliminado conforme sugerido.

Quanto ao termo “dolo” o mesmo foi substituído para se evitar discussões semânticas que prejudiquem a aplicação do requisito. O texto foi também alterado para não impor à pessoa jurídica sanções que seriam mais adequadas a pessoas físicas. O credenciamento da associação será apenas suspenso até que sejam afastadas das atividades ligadas ao credenciamento as pessoas responsáveis pelas ações ou omissões, podendo ser a associação descredenciada caso opte por não afastar as referidas pessoas. Foi utilizado o seguinte texto:

“(b) Caso seja evidenciado a participação intencional ou conivência da associação em quaisquer das ações ou omissões listadas no parágrafo (a) desta seção, o credenciamento será suspenso até que sejam afastadas das atividades ligadas ao credenciamento as pessoas responsáveis, podendo ser a associação descredenciada caso opte por não afastar as referidas pessoas.”

Contribuição nº 34

Colaborador: Ademar Galvão

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

183.85 (c):

A associação será descredenciada se:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

A associação sofrerá sanções de advertência, suspensão e descredenciamento, nesta ordem, de acordo com sua reincidência e gravidade do ato praticado, se:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O descredenciamento é medida que se mostra extremamente severa e deverá ser aplicada em última hipótese, após aplicadas sanções mais brandas. No texto original não há uma dosimetria das sanções, sendo certo que nem todas as infrações elencadas justificam um eventual descredenciamento, uma vez que podem ser sanadas pelas associações através de punições às pessoas físicas que as praticarem.

Ademais, as associações são fundamentais para auxiliar a ANAC no tocante às responsabilidades e atribuições contidas no formulário de credenciamento. Eventual descredenciamento repentino pode vir a gerar tamanha instabilidade na rotina da aviação esportiva.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada

Vide a análise da contribuição nº 18 deste Relatório.

A proporcionalidade é provida com a composição dos requisitos 183.85(a) e 183.85(c), que prevê as possibilidades de notificação e de descredenciamento direto. Porém, é fato que alguns dispositivos incluídos no âmbito do 183.85(c) eram incompatíveis com a penalidade de descredenciamento imediato. Assim, foram movidos do parágrafo (c) para o parágrafo (a) as seguintes ações e omissões:

- (5) deixar de reter cópia legível, física ou digital, da Ficha de Avaliação de Piloto – FAP, assinada pelo examinando ou com a devida justificativa pela falta da assinatura, ou se negar a encaminhá-la para a ANAC, caso solicitado;
- (6) negar, sem razão técnica, a prestar os serviços para os quais está credenciada a pessoas não associadas, mediante remuneração justa e adequada;
- (7) exigir valor não isonômico ou desproporcional para prestar os serviços para os quais está credenciada que configure abuso de poder econômico; ou

O texto foi também alterado para não impor à pessoa jurídica sanções que seriam mais adequadas a pessoas físicas. O credenciamento da associação será apenas suspenso até que sejam afastadas das atividades ligadas ao credenciamento as pessoas responsáveis pelas ações ou omissões, podendo ser a associação descredenciada caso opte por não afastar as referidas pessoas.

Contribuição nº 35
Colaborador: Ademar Galvão
Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 183.85 (c) (1): “ Houver reincidência de descumprimento dos dispositivos elencados no parágrafo (a) desta seção, sem motivação justificada e aceita pela ANAC.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Houver reincidência de descumprimento dos dispositivos elencados no parágrafo (a) desta seção, desde que tal reincidência seja devidamente comprovada através de decisão administrativa transitada em julgado, resguardando-se, em todas as instâncias administrativas, o contraditório e ampla defesa.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para caracterizar a reincidência, é indispensável que a prática dos atos de descumprimento tenha sido reconhecida através de decisão administrativa transitada em julgado, sendo oportunizado o direito de defesa àquele que supostamente o cometeu, sob pena de ser declarada a nulidade do ato administrativo, uma vez que este deve estar de acordo com disposto do artigo 5º LV da Constituição, a saber: “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: <u>LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;</u> ”
No mais, é direito fundamental a possibilidade de oferecimento de defesa. Tal direito deverá ser resguardado com o objetivo de se garantir um procedimento justo e eficaz para ambas as partes.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Vide a análise da contribuição nº 18 deste Relatório.

Contribuição nº 36
Colaborador: Ademar Galvão
Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
EMENDA RBAC 183.85 Sanções
(4) deixar de notificar à ANAC o resultado do exame no prazo estabelecido no parágrafo 183.79(b) deste regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(4) deixar de notificar à ANAC o resultado do exame no prazo estabelecido no parágrafo 183.79(b) deste regulamento sem que haja justificativa plausível.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Podem ocorrer algumas inconformidades, tais como: Erro no preenchimento da FAP, falta de assinatura do examinador ou do examinando, etc.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Em função da contribuição nº 27 deste Relatório, foi alterado o texto do parágrafo 183.79(b) onde não mais é especificado um valor, sendo possível a aceitação de valores específicos de prazo por procedimento no manual de procedimento aprovado do credenciado e sendo paralelamente possível a definição de um máximo em Instrução Suplementar. Porém, em contrapartida, foi explicado que compete à associação credenciada tomar as providências para que tenha em mãos a totalidade da documentação necessária para encaminhamento no prazo. Entende-se que quaisquer das ocorrências citadas na contribuição são de responsabilidade do credenciado e devem ser prevenidas dentro de seu sistema de prestação do serviço. Ou seja, cuidados como: Exigir documentação anteriormente, estabelecer limite de tempo para encaminhamento pelos interessados da documentação, etc...

Colaborador: Samuel Rocha

Instituição: CBPM – Confederação Brasileira de Paramotor

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

RBAC 103 (minuta pagina 2):

“103.7 Documentação exigida

(a) A operação de veículos ultraleves segundo este regulamento **não exige habilitação** de piloto ou certificado de aeronavegabilidade **emitidos pela ANAC**. Contudo, o **piloto deverá possuir certidão de cadastro de aerodesportista** na forma estabelecida pela ANAC.

(1) Para a efetivação do cadastro de aerodesportista **é necessária a comprovação de que o interessado detém os conhecimentos mínimos necessários para o cumprimento das regras operacionais e de uso do espaço aéreo.**”

Nota Técnica – Projeto Prioritário de Regulação dos Aerodesportos (Novembro 2017, página 53):

“Na nova estrutura, esses dispositivos e seus operadores **não necessitam** de certificado de aeronavegabilidade ou **habilitação**, devendo portar simplesmente uma certidão de cadastro obtida em procedimento de identificação do operador e do dispositivo junto às associações credenciadas, onde, além da identificação do dispositivo, **exige-se apenas atestado de capacidade mínima** onde se declara a capacidade do praticante de compreender e cumprir as regras operacionais a que está submetido.

Essa determinação confere grande flexibilidade e aumenta a facilidade de acesso ao desporto, bem como desonera a prática.”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

RBAC 103:

103.7 Documentação exigida

(a) A operação de veículos ultraleves segundo este regulamento exige que o piloto possua certidão de cadastro de aerodesportista na forma estabelecida pela ANAC, não sendo exigido certificado de aeronavegabilidade emitido pela ANAC.

(1) Para a efetivação do cadastro de aerodesportista é necessária que o piloto tenha CPD – Certificado de Piloto Desportista, emitido pela entidade da sua modalidade credenciada na ANAC, afim de comprovar que o interessado detém os capacidade mínima necessária para pilotar, e conhecimento mínimo para o cumprimento das regras operacionais e de uso do espaço aéreo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na minuta do RBAC 103, item 103.7 “documentação exigida”, a ANAC não exige habilitação do piloto, contudo exige a certidão de cadastro na ANAC através do cadastro do piloto pela entidade representativa da modalidade e credenciada, que deverá verificar se o piloto tem conhecimento mínima para cumprimento das regras operacionais e de uso do espaço aéreo.

Ora, se a entidade precisa verificar se o piloto detém o mínimo de capacidade de operar um paramotor e de conhecimento para observar e cumprir as regras do uso do espaço aéreo, entendemos que faz-se necessário autorizar por meio desta normativa que as entidades credenciadas possam exigir uma habilitação, que elas mesmas emitem por critérios próprios de cada entidade conforme sua especificidade, sem interferência da ANAC. Ou seja cada entidade define seus critérios.

Na prática, não exigiremos que o piloto faça um curso de pilotagem (ainda que ele seja recomendado), mas no mínimo um check para atestar a capacidade mínima, de operação do paramotor e sobre conhecimento mínimo de operação e uso do espaço aéreo, em sendo aprovado já seria emitido a Habilitação e Cadastro na ANAC.

Seríamos irresponsáveis caso fizemos o cadastro de um piloto sem verificar que ele possua capacidade mínima de operar o paramotor de forma segura pra ele e para terceiros. Por esse motivo propomos a mudança no texto conforme exposto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada

Como amplamente explicado na nota técnica de referência, o objetivo básico do modelo proposto pela ANAC para gestão das atividades do RBAC nº 103 é a garantia da segurança de terceiros não envolvidos e do sistema de aviação civil. Assim, a ANAC, bem como as principais autoridades de referência, não cobra ou reconhece habilitação de piloto ou certificado de aeronavegabilidade dos dispositivos utilizados.

O raciocínio exposto no segundo parágrafo da justificativa do proponente é equivocado, pois não é esperado, pela ANAC, que a entidade credenciada verifique a capacidade de pilotagem do piloto, mas sim seu conhecimento das regras de tráfego aéreo e limitações operacionais do RBAC nº 103. O voo segundo o RBAC nº 103 ocorre por conta e risco do praticante estando os demais protegidos pela segregação do espaço aéreo e pelas regras operacionais estabelecidas nesse regulamento.

Lembramos ainda que a opção de se implementar toda uma estrutura de habilitação e certificação de aeronavegabilidade foi estudada e demonstrada inviável e contrária ao interesse público, inclusive, aos da comunidade praticante.

O credenciamento das associações para a efetuação do cadastro demonstra o respeito da ANAC pela iniciativa dessas entidades que prezam pela segurança do esporte e é uma forma de fortalecimento de tais entidades, de modo que essa ferramenta vem ao encontro do interesse público de forma geral. Porém, não é objetivo desse credenciamento a validação de estatutos ou reconhecimento de habilitações, muito menos a geração de qualquer estrutura que possa restringir o acesso do aerodesportista ou delegar a regulação da prática aerodesportiva a quaisquer entidades.

Contribuição nº 38

Colaborador: Gustavo Henrique Albrecht

Instituição: Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

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

Emenda RBAC 103 - Incluir 103.8
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
- 103.8 Deveres: (a) É responsabilidade do piloto realizar o cadastramento de sua aeronave junto a uma Associação. (b) É responsabilidade do piloto comunicar a venda de sua aeronave a sua respectiva Associação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As Associações não podem obrigar os pilotos a cadastrarem as suas aeronaves e não têm controle sobre a sua propriedade.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O cumprimento dos requisitos do RBAC nº 103 é de responsabilidade de cada praticante. Assim, em cumprimento ao 103.7, os mesmos são requeridos a efetuar os cadastros na forma prevista. A responsabilidade da associação consiste simplesmente em efetuar corretamente os cadastros quando solicitado segundo as determinações do RBAC nº 183 e a Portaria de credenciamento. Na hipótese de uma pessoa vender a aeronave e não cancelar o cadastro, ou não se certificar de que o comprador a cadastrou em seu nome, correrá pessoalmente o risco de ser responsabilizado por qualquer infração ou dano que o outro venha a causar. Assim, é do interesse do proprietário que se desfaz do equipamento garantir a correção do cadastro.

Contribuição nº 39
Colaborador: Samuel Rocha
Instituição: CBPM – Confederação Brasileira de Paramotor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 103 (minuta pagina 4): “Regras operacionais básicas: (...) (d) Nenhuma pessoa pode realizar operação de pouso ou decolagem com veículo ultraleve em localidade não autorizada pelo proprietário ou detentor dos direitos sobre a área em questão.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Propomos a supressão na íntegra do item “d”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Na prática do paramotor, pela sua facilidade de decolagem e pouso, inclusive em áreas abandonadas e áreas públicas, o item proposto inviabilizaria a prática da modalidade nestas áreas, pela dificuldade de obtenção de autorização prévia.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada Primeiramente, seria contrário à segurança operacional permitir que se pouse e decole de qualquer local, mesmo que contrário a vontade do proprietário ou administrador, pois, diversos locais podem, por diversos motivos, apresentarem restrições físicas e funcionais que tornam a divisão do espaço com a prática aerodesportiva incompatível. Além disso, a proibição de operação em locais não autorizados pelos responsáveis até ultrapassa o nível regulamentar e atinge níveis legais, uma vez que o proprietário ou pessoa que detém os direitos sobre determinada área tem o direito de estabelecer se deseja ou não permitir a prática em sua propriedade.

Contribuição nº 40
Colaborador: Samuel Rocha
Instituição: CBPM – Confederação Brasileira de Paramotor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 103 (minuta pagina 4): 103.15 – áreas de operação (b) É proibida a operação de veículo ultraleve fora dos espaços de voo especificamente autorizados pela autoridade aeronáutica conforme o parágrafo (c) desta seção. (c) Antes de cada voo o operador de veículo ultraleve deve tomar conhecimento dos espaços de voo autorizados para operação segundo os requisitos deste regulamento, respeitando os limites laterais e verticais definidos. (1) Os espaços de voo serão definidos e categorizados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA. (2) Requisitos específicos para operação em determinadas áreas e espaços de voo poderão ser definidos como condicionante em função das características operacionais locais.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Propomos a supressão na íntegra do item “b”, “c”, “1” e “2”.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Na prática do paramotor, pela sua facilidade de decolagem e pouso, bastaria atender o critério de regra operacional definida: “103.13 Regras de tráfego

(a) O operador de veículo ultraleve deve observar as regras de tráfego aéreo emitidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA correspondentes ao espaço de voo utilizado, bem como, quaisquer limitações adicionais impostas na forma do parágrafo 103.15 (c)(2) deste regulamento.
Ou seja, se o paramotor observar as regras de tráfego e espaço aéreo, poderia voar no espaço G, pois não implicaria em risco para a aviação. Do modo proposto pela ANAC inviabilizará a prática da modalidade.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada

O conteúdo dos requisitos 103.13 e 103.15 formam a base da estrutura regulamentar do RBAC nº 103, ou seja, são os pilares que permitem toda a abordagem construída neste e em todos os outros regulamentos do modelo. Esses requisitos formam as chamadas “restrições operacionais básicas” que é exatamente o que diferencia a operação dentro do RBAC nº 103 da operação sob o RBHA 91. Muitas operações de paramotor hoje ocorrem de forma irregular e há um alto número de denúncias e reclamações da sociedade em relação a prática dessa atividade paramotor em locais e de forma indevida. Com o estabelecimento da nova regulamentação a ANAC pretende assegurar que os operadores se adequem, cumprindo os requisitos do RBAC nº 103 e do RBHA 91, conforme o caso. O parágrafo (c)(1), contudo, foi excluído da proposta, pois se trata de dispositivo de competência do DECEA.

Contribuição nº 41

Colaborador: Claudio Rogerio Consolo

Instituição: Associação Brasileira de Parapente

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

103.7 Documentação exigida

(a) A operação de veículos ultraleves segundo este regulamento não exige habilitação de piloto ou certificado de aeronavegabilidade emitidos pela ANAC. Contudo, o piloto deverá possuir certidão de cadastro de aerodesportista na forma estabelecida pela ANAC.
(1) Para a efetivação do cadastro de aerodesportista é necessária a comprovação de que o interessado detém os conhecimentos mínimos necessários para o cumprimento das regras operacionais e de uso do espaço aéreo.
(b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (a) desta seção, os veículos ultraleves motorizados e os balões operando segundo este regulamento devem ser cadastrados na forma estabelecida pela ANAC e apresentar marcação visível que permita sua identificação.

103.701 Infrações

(a) De acordo com as disposições deste regulamento, para os efeitos de aplicação do art. 33 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, entende-se como devidamente licenciado o operador que possuir comprovação de cadastro de aerodesportista conforme o parágrafo 103.7(a) deste regulamento; e, no caso de operador de veículo ultraleve motorizado, comprovação de cadastro do veículo e sua identificação na aeronave conforme o parágrafo 103.7(b) deste regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

103.7

(a) “...”

(1) Para a efetivação do cadastro de aerodesportista é necessária a comprovação de que o interessado detém conhecimentos mínimos para o cumprimento das regras operacionais esportivas do respectivo veículo ultraleve e de uso do espaço aéreo.

“...”

Emenda Aditiva:

(e) É reservado aos praticantes do respectivo veículo ultraleve o amplo direito de se organizarem segundo os preceitos da Lei 9.615/98, principalmente com vistas ao cumprimento do disposto no inciso “XI” de seu artigo 2º.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A declaração contida no item 103.701, de que *...entende-se como devidamente licenciado o operador que possuir comprovação de cadastro de aerodesportista conforme o parágrafo 103.7 (a)*... sem qualquer menção de que as regras operacionais destes equipamentos são exclusivamente esportivas, portanto, submetidas aos ditames da Lei 9.615/98 está, sem sombra de dúvidas, **em confronto a tudo o que foi declarado a respeito dos princípios norteadores do esporte na Norma Técnica deste Projeto de Regulamentação.**

Se há por parte da ANAC a intenção de contribuir para o aprimoramento da segurança esportiva e do uso do espaço aéreo, que somente pode acontecer no âmbito da organização interna das modalidades, **o texto deve ser modificado.**

Se há por parte da ANAC a intenção de eliminar do meio esportivo a importância da auto-regulamentação **determinada** pela Lei 9.615/98 e art. 217 da CF, **o texto proposto deve ser mantido**, porque liquida com a validade de qualquer iniciativa das associações em criar mecanismos de controle a respeito da instrução e práticas seguras no parapente.

Por mais que seja lícito aos clubes de prática e entidades nacionais regulamentarem suas respectivas modalidades, **tal declaração liquida com a legitimidade de qualquer iniciativa neste sentido.**

Este é um fato que não pode ser menosprezado, principalmente por quem está longe da realidade da administração do nosso esporte!

O texto atual serve como luva aos argumentos daqueles que proclamam a desorganização esportiva, quando declara que o seu cadastro é o que tem valor jurídico, sem qualquer vinculação aos ditames que regem o desporto brasileiro.

Se é a intenção da ANAC liquidar com as entidades nacionais, as substituindo em seus direitos e obrigações determinadas na Lei 9.615/98, fulminando o declarado no artigo 217 da Constituição Federal, basta manter o texto do jeito que está!

Um regulamento não pode fugir à realidade a que pretende regular.

Do jeito que está, contribui apenas à desorganização esportiva, vez que despreza não somente os ditames do direito desportivo pátrio, mas, principalmente, a dura realidade de administrar modalidade esportiva fortemente influenciada pela cultura de desrespeito a regras mínimas de segurança!

De nada serviu e nem servirá o explicitado na Norma Técnica, que não passou de mera minuta de proposta, se o texto do regulamento se mantiver desalinhado, como de fato está! Infelizmente, do jeito que está o regulamento se presta ao contrário daquilo que nos foi dito a que serviria e seus efeitos nefastos serão imediatamente sentidos.

O Aerodesporto não é uma ilha separada da Constituição Federal e Lei 9.615/98 e a administração pública não tem o direito de fechar os olhos a ditames constitucionais claros e precisos. A Constituição Federal não depende de sentença judicial para ser aplicada.

Por outro lado, basta adequar o novo regulamento de forma a incutir nos praticantes a cultura de que a melhor forma é a organização segura do esporte por meio da auto-regulamentação **ditada pelo direito desportivo pátrio** para que passe a cumprir com a finalidade que nos foi dito que iria cumprir.

Não somente cumprir com a sua finalidade, mas também o de respeitar, bem como aplicar princípios basilares do direito desportivo pátrio, bem como o artigo 217 da Constituição Federal.

Somos testemunhas da intenção da ANAC de criar algo adequado que leve ao aprimoramento do aerodesporto e nossas observações apenas espelham a real preocupação de quem vivencia diariamente a realidade de administrar uma modalidade esportiva dilacerada por distorções, muitas delas criadas e difundidas pelo espúrio Departamento de Aerodesporto do felizmente extinto DAC.

A dureza de nossas observações deve ser atribuída à nossa expectativa de creditar à ANAC bons resultados deste novo regulamento.

Nada nos move além de nosso interesse em desenvolver o Parapente brasileiro de forma segura.

E é claro que contar com a ANAC nos traria imensa satisfação.

Certos de sermos atendidos.

Claudio Consolo

OAB/SP 192.059

ABP- Advogado – Fundador e Ex-Presidente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada

Quanto ao requisito 103.7 as regras operacionais e de uso do espaço aéreo são comuns aos operadores do RBAC nº 103. Obviamente, a avaliação a ser feita pelas associações credenciadas na forma do RBAC nº 183 será dirigida na forma ideal para cada modalidade, o que, inclusive, fortalece o modelo por prover maior especialização. Assim, a inclusão citada não é necessária ou pertinente. Sobre a sugestão de inclusão do parágrafo (e), esclarece-se que não é papel da regulamentação de aviação civil repetir preceito claro da Lei nº 9.615/98, principalmente visto que o exercício desse direito em nada afeta e de forma alguma conflita com o cumprimento das regras operacionais dispostas no RBAC nº 103.

Quanto à seção 103.701, trata-se de mecanismo já empregado pela ANAC no RBAC-E nº 94 e não representa novidade, assim como trata-se de ferramenta viável para efetiva aplicação da Lei, visto que as forças públicas só conseguem enquadrar o aerodesportista no art. 33 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 se a autoridade de aviação civil explicitar em seu regulamento o que é “estar devidamente licenciado” para a prática aerodesportiva.

Em consideração aos demais comentários quanto aos “efeitos” da norma proposta, a ANAC reafirma que, como consta detalhadamente dos autos do processo, os preceitos norteadores do projeto prioritário foram estritamente seguidos e o resultado apresentado obedece a cada uma das diretrizes inicialmente apresentadas, bem como corresponde ao que foi desenvolvido em total transparência e junto ao conjunto de associações e demais interessados que participaram dos desenvolvimentos. A nota técnica de referência mostra claramente as motivações de cada posicionamento, bem como, relata as alterações que ocorreram durante a elaboração.

Por fim, a ANAC discorda de que o modelo proposto venha enfraquecer as instituições que têm por intenção organizar e desenvolver tecnicamente o aerodesporto e a auto-organização do esporte. A importância das associações é prestigiada pelo modelo e a ampla menção a essas entidades reforça a importância e incentiva a valorização das mesmas. A ANAC também esclarece que não pretende e nem pode delegar a regulação da aviação civil, o que inclui o aerodesporto, para associações aerodesportivas. Às associações credenciadas será delegada apenas a operacionalização das regras e os laudos técnicos, e a ANAC sempre se preserva o direito de intervir caso se faça necessário, a fim de evitar a extrapolação dos limites das competências das associações. No entanto, as associações sempre possuem o direito de estabelecer as regras de sua própria associação e de estabelecer os critérios que entende como adequados que uma pessoa cumpra para que possa ser sua associada, e a ANAC não intervém nem intervirá nesses critérios.

Contribuição nº 42

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
105.3(d) (2) ele estiver habilitado como piloto lançador de paraquedista segundo o RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
105.3(d) (2) ele atender aos requisitos de endosso do parágrafo 61.3(h) e de experiência recente do parágrafo 61.21(d), ambos do RBAC nº 61;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Embora não se tenha proposto alterações ao RBAC nº 105, entendo que esse requisito deveria ser alterado, pois com as alterações propostas no RBAC nº 61 não haveria mais habilitação de piloto lançador de paraquedista. Entendo que o parágrafo poderia ser reservado, uma vez que as exigências sobre o piloto para realizar lançamento de paraquedistas já constariam no RBAC nº 61. Porém, entendo que é benéfico se manter a referência cruzada entre os regulamentos (quando, como no caso, elas já existem), de modo a evitar passar a mensagem de que os requisitos foram retirados e não foi incluído nenhum em seu lugar. Para a referência cruzada, entendo que a ANAC deve avaliar a melhor forma, podendo fazer referência a parágrafos ou requisitos específicos ou deixar genericamente como “cumprir os requisitos do RBAC nº 61”. A vantagem da primeira forma é uma facilidade ao regulado em identificar o que precisa ser cumprido, enquanto a vantagem da segunda é uma não necessidade de atualizar o RBAC nº 105 em eventual revisão futura do RBAC nº 61, que altere os requisitos para lançamento de paraquedista. A contribuição acima segue a primeira forma. Abaixo, segue uma opção de acordo com a segunda forma: “105.3(d)(2) ele atender aos requisitos para operar como piloto lançador de paraquedista estabelecidos no RBAC nº 61”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme foi proposta.

Contribuição nº 43
Colaborador: Renato Y. Tsukamoto
Instituição: FBVV - Assessor
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Anexo à Resolução 377, com a conceituação de serviços aéreos públicos, nos seguintes termos: "1.2.12 voo de experimentação desportiva, significa qualquer atividade com propósito exclusivamente desportivo, realizada em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado, com objetivo de experimentação lúdica do desporto relacionado a esse equipamento. 1.2.13 outra, para os fins desta Resolução, significa qualquer SAE não especificado acima exceto as atividades de ensino e adestramento de pessoal de voo."(NR)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
1.2.12 voo de experimentação desportiva, significa qualquer atividade de voo com propósito exclusivamente desportivo comercial, dirigido ao público em geral, não integrante de associação desportiva ou de entidade de prática desportiva, realizada em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado, com objetivo de experimentação lúdica do desporto relacionado a esse equipamento. 1.2.13 outra, para os fins desta Resolução, significa qualquer SAE não especificado acima exceto as atividades de ensino e adestramento de pessoal de voo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A redação proposta é necessária para evitar confusão com os conceitos emanados da Lei 9615/98, que disciplina o desporto em território nacional. A FBVV é pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, associação civil sem fins econômicos, caracterizando-se como entidade nacional de administração do desporto (lei 9615/98, art.13, inciso III). Neste sentido, é constituída por entidades de prática desportiva (aeroclubes) e atletas (pilotos e candidatos a pilotos), que a ela se associam por decisão espontânea, em consonância com os princípios de autonomia de organização e funcionamento (art.16 e art.2º, inciso II) e da liberdade (art.2º, inciso IV). Destaca-se por integrar subsistema específico do Sistema Nacional do Desporto (art.14), embora não represente modalidade olímpica ou paraolímpica. No caso da FBVV, ou dos aeroclubes de planadores a ela associados, a associação/filiação tem objetivos específicos (por exemplo, prática desportiva formal, art.1º, parágrafo 1º; desporto de rendimento, art.3º, inciso III; de modo não-profissional, art.3º, parágrafo 1º, inciso II, todos da lei 9615/98). Pessoas cujo objetivo é praticar o voo de planador de maneira lúdica (prática desportiva não formal, art.1º, parágrafo segundo) provavelmente não terão interesse em se associar à FBVV ou a aeroclubes de planadores, dados os custos e deveres que implicam.

No entanto, aqueles que o fazem claramente não devem ser confundidos com o público em geral, que busca apenas a experiência de um “voo panorâmico”.

Notar que nos EUA, Canadá, Europa, Austrália e outros países aeronauticamente relevantes do mundo, mesmo o chamado “voo panorâmico”, quando realizado em âmbito de aeroclubes ou organizações assemelhadas, jamais são considerados “Serviços Aéreos Especializados”, a menos que haja intenção de comercialização da prática, em oposição ao conceito de reembolso por custos incorridos (diretos e indiretos, fixos e variáveis) que, no Brasil, são imprescindíveis para a manutenção da viabilidade econômica de tais entidades (exigência do art.18, inciso I da Lei 9615/98, que busca estruturar as obrigações do estado contidas no art.217, inciso II da CF/88).

Tipicamente são entidades de prática desportiva associadas à FBVV os aeroclubes de planadores, regulados pelo RBHA 140, declarados de utilidade pública conforme art.97, parágrafo 2º do CBA, cujo escopo inclui recreio, desporto e atividades de ensino e adestramento de pessoal de voo, estas últimas explicitamente excetuadas da abrangência da Resolução 377/2016 (item 1.2.12 do Anexo da Resolução em sua versão de 17/março/2016, item 1.2.13 na nova proposta de redação).

Finalmente, a prática de desporto de rendimento de modo não-profissional, art.3º, parágrafo 1º, inciso II da lei 9615/98 prevê: “...sendo permitido o recebimento de incentivos materiais e de patrocínio”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada

A ANAC compreende a preocupação da FBVV mas não concorda totalmente com a interpretação apresentada sobre o texto. O propósito da resolução 377 é definir os serviços aéreos especializados, ou seja, aqueles que podem vir a ser explorados comercialmente sendo devidamente autorizados pela ANAC. Como bem disse o autor da contribuição, trata-se de atividade que não se confunde com a operação dos clubes e associações de desportistas na condução de suas atividades habituais. O texto da resolução também em nada ameaça o ressarcimento de custos por seus associados no âmbito das atividades da FBVV, uma vez que isso não constitui oferta de serviço público especializado, mas sim, meios para que se garanta a continuidade do desporto numa relação entre desportistas dentro do âmbito de uma associação. Não há aqui qualquer vínculo com serviço aéreo especializado.

Sendo assim, a ANAC reafirma o que está explicado na nota técnica de referência quanto à inclusão deste item no roll dos serviços aéreos especializados: A inclusão vem solucionar um problema fundamental que obrigava qualquer interessado em comercializar voos de balão ou planador a se qualificar como empresa prestadora de serviço público de transporte de passageiro, estando sujeita, por exemplo, ao RBAC-135, regulamento que cobre as empresas de taxi-aéreo. A inclusão permitirá um tratamento mais justo e adequado às empresas que pretendam comercializar esse tipo de “passeio”, obviamente em aeronaves certificadas e com pessoal habilitado.

Por fim, a fim de melhorar o texto deixando ainda mais claro os propósitos, optou-se por utilizar o termo “atividade remunerada” ao invés de somente “atividade”, ficando a definição na forma:

“1.2.12 voo de experimentação desportiva, significa qualquer atividade remunerada com propósito exclusivamente desportivo, realizada em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado, com objetivo de experimentação lúdica do desporto relacionado a esse equipamento.”

Contribuição nº 44

Colaborador: Fabio Enrique Padilla Castro

Instituição: Cadeirantes com Asas – Grupo informal de pessoas com deficiência apaixonadas pela aviação

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

Segundo detalhado na proposta anexa: AVIAÇÃO CIVIL E INCLUSÃO SOCIAL – “**Cadeirantes com Asas**”
PROPOSTA DE HOMOLOGAÇÃO DE ADAPTAÇÕES E CONTROLES MANUAIS JÁ EXISTENTES EM OUTROS PAÍSES PARA PILOTOS CADEIRANTES, solicitamos que a atual proposta de edição, ajuste e difusão da informação relacionada com esta audiência pública 25/2017 na ANAC inclua a possibilidade de acesso de pessoas com deficiência ao mundo da aviação geral e ao aerodesporto como pilotos.

ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR (OBJETIVO DA PROPOSTA):

O documento e seus anexos visam a inclusão social no mundo da aviação civil das pessoas com deficiência física -cadeirantes especificamente- que desejam se tornar pilotos de avião, ultraleve ou planador mediante o uso de adaptações e controles manuais que já são homologados pela Federal Aviation Administration – FAA dos Estados Unidos e a European Aviation Safety Agency - EASA da Europa (entre outras) e de amplo uso em diversos países.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR:

Conforme detalhado na proposta, pretendemos que nas regulamentações de aviação civil relacionadas com as etapas, estrutura e requisitos para obter a licença de Piloto Privado PPA ou Piloto Aerodesportivo CPA, ou até na eventual ausência de exigências para pilotar um certo tipo de aeronave (como previsto no RBAC 103), seja claramente incluída uma menção específica às pessoas com deficiência, para que elas mesmas consigam avaliar sem entraves suas possibilidades ou restrições no mundo da aviação. E que aqueles processos que -por força das limitações impostas pela deficiência- devam ser abordados de forma diferente (a exemplo do

certificado médico), estejam claramente descritos em cumprimento do direito à informação e em atendimento a uma população vulnerável que, mediante este documento, solicita inclusão social.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Baseados no anteriormente exposto, esperamos que o pessoal técnico envolvido neste processo de audiência pública na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC avalie de forma geral nossa proposta e defina a melhor maneira de viabilizar a inclusão que está sendo demandada mantendo a visão global expressa na nota técnica, tomando o cuidado de analisar “os paralelos internacionais”, e considerando todos os argumentos técnicos e exemplos apresentados na proposta e seus respectivos anexos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Todos os argumentos estão expostos na proposta e seus anexos:

AVIAÇÃO CIVIL E INCLUSÃO SOCIAL – “Cadeirantes com Asas”

PROPOSTA DE HOMOLOGAÇÃO DE ADAPTAÇÕES E CONTROLES MANUAIS JÁ EXISTENTES EM OUTROS PAÍSES PARA PILOTOS CADEIRANTES

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada

A ANAC esclarece que a regulamentação proposta não restringe absolutamente o acesso de cadeirantes ao aerodesporto. Pelo contrário, a facilitação do acesso e da operação dentro do RBAC nº 103 torna menos burocrático e mais facilitado o desenvolvimento de qualquer dispositivo que venha ser adequado aos deficientes físicos e sua integração na comunidade aerodesportiva, uma vez que não se exige qualquer qualificação ao dispositivo ou qualquer habilitação do praticante em termos de capacidade de pilotagem, ficando, portanto, totalmente a cargo do interessado a viabilidade de realização da atividade.

Para as atividades que requerem um certificado médico aeronáutico (CMA) segundo o RBAC nº 67, e a depender do tipo de deficiência, o médico examinador pode julgar o candidato “não apto”. No entanto, o parágrafo 67.11(c) do RBAC nº 67 versa que:

“(c) Caso seja julgado não apto no exame de saúde pericial e não concorde com a decisão do examinador, **o candidato poderá recorrer da decisão junto à ANAC**, que julgará a questão, auxiliada ou não por outros examinadores que não tenham participado do primeiro julgamento, e emitirá julgamento em favor ou contra o recurso do candidato anteriormente considerado não apto. **A ANAC pode, a seu critério, exigir teste de proficiência em voo para julgar recurso do candidato.**”

Desse modo, já há hoje um caminho possível que pode ser tentado pelos deficientes físicos sem que haja a necessidade de alteração das normas vigentes.

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.