

**Relatório das contribuições referentes à Audiência Pública da
proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 119 -
“Certificação: Empresas e Operadores Aéreos”**



**Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 119
Maio – 2009**

Página em branco

Este relatório é referente às contribuições proveniente da audiência pública da proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 119, intitulado “Certificação: Empresas e Operadores Aéreos”, que esteve sob cuidados da Gerência de Padrões e Normas Operacionais da SSO/GPNO. Esta audiência teve seu Aviso de Consulta Pública publicado no site da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, endereço “<http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>” e ficou disponível no sítio anteriormente indicado até as 18 horas do dia 20 de maio de 2009.

As manifestações foram recebidas pela GPNO no endereço eletrônico grsso@anac.gov.br – por meio de formulário próprio disponível no sítio desta Agência na rede mundial de computadores (mesmo endereço antes citado).

Foram recebidas, no total, 12 (doze) contribuições, apresentadas a seguir com respectivo texto sugerido, comentário do colaborador e análise da contribuição. Após sua análise, foi registrada a situação final que corresponde a ter sido “aproveitada”, “parcialmente aproveitada” e “não aproveitada”.

Aproveita-se a oportunidade para agradecer a todos que colaboraram.

1	Contribuição : Haroldo Castro Alves Fernandes de Melo	Instituição : Aviation Center Comércio e Serviços Ltda	
	Texto sugerido:	Comentários do Proponente	Análise da Contribuição
	<p>Ver Tabela 1 (Doc. 1) Anexo.</p> <p>O RBAC 145 Apêndice C – Qualificações Mínimas Exigidas para o RPQS, possui uma tabela muito bem estrutura e explicativa no que se refere às atribuições dos profissionais junto ao CREA e ANAC, associada aos padrões e classes das empresas. Dentro desta mesma filosofia, foi realizada uma tabela nos moldes do RBAC 145, com vistas a uma uniformização de linguagem entre RBAC’s e adequação das atribuições conforme Resolução do CONFEA n° 218 de 29/06/73 e n° 262 de 28/07/1979</p>	<p>1) RBAC 119.67(e)(1)(i):</p> <ul style="list-style-type: none"> • A Resolução do CONFEA n° 262 de 28/07/1979 que trata das atribuições dos Técnicos de 2° Grau, estabelece que o nome correto daqueles profissionais que no ambiente da ANAC denomina-se Mecânico de Manutenção Aeronáutica, na verdade é o Técnico de Manutenção de Aeronaves. Portanto há de se corrigir esta denominação nos Regulamentos. • A Resolução do CONFEA n° 218 de 29/06/73 estabelece que o desempenho de atividades de Inspeção (Atividade 10 do Art. 1° – Controle de Qualidade) é exclusivo dos profissionais de nível superior (Engenheiros e Técnicos de Nível Superior/Tecnólogos). Portanto, a luz da referida Resolução, não há previsão legal para se atribuir ao Técnico de 2° Grau (Técnico em Manutenção de Aeronaves) o cargo de Inspetor Chefe das Empresas que operam sob o RBAC 121 uma vez que suas Atividades estão limitadas as de n° 14 a 18 do Art.1°. <p>2) RBAC 119.71(e)(2)(ii):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Substituir à nomenclatura de Técnico de Grau Médio por Técnico de 2° Grau conforme denominação utilizada na Resolução n° 262 de 28/07/1979 do CONFEA. • Se o Técnico do 2° Grau possui o título de Engenheiro Mecânico, então ele se enquadra nas atribuições do Engenheiro Mecânico para exercer atividade de Diretor ou Gerente de Manutenção, portanto é desnecessário considerar esta condição de Técnico de 2° Grau com nível superior e sim apenas Engenheiro Mecânico com as atribuições da Resolução do CONFEA n° 218 de 29/06/73. <p>3) RBAC 119.71(e)(2)(iii): Para efeito de fiscalização do exercício profissional, a Resolução do CONFEA n° 218 de 29/06/73 estabelece que o desempenho de atividades de Direção de Obra e Serviço Técnico é exclusivo dos profissionais que possuem a Atividade 05 do Art. 1° em suas atribuições, que é o caso do Eng. Aeronáutico e do Eng. Mecânico. Portanto, a luz da referida Resolução, não há previsão legal para se atribuir ao Técnico de Nível Superior/Tecnólogo o cargo de Diretor ou Gerente de Manutenção de empresas que operam sob o RBAC 135 uma vez que os Tecnólogos possuem apenas as Atividades 09 a 18 do Art. 1°.</p>	<p>1 e 2)O nome de Mecânico de Manutenção Aeronáutica é um termo próprio da habilitação aeronáutica e a denominação “técnico” trata do nível de escolaridade do profissional. Não adotadas.</p> <p>3 e 4) A aviação possui legislação própria sobre o assunto (CBA, Lei do Aeronauta.), cabendo a fiscalização à ANAC. Não adotadas.</p>

		<p>4) RBAC 119.71(e)(3)(ii): Para efeito de fiscalização do exercício profissional, a Resolução do CONFEA n° 218 de 29/06/73 estabelece que o desempenho de atividades de Direção de Obra e Serviço Técnico é exclusivo dos profissionais que possuem a Atividade 05 do Art. 1° em suas atribuições, que é o caso do Eng. Aeronáutico e do Eng. Mecânico. Portanto, a luz da referida Resolução, não há previsão legal para se atribuir ao Técnico de 2° Grau o cargo de Diretor ou Gerente de Manutenção de empresas que operam sob o RBAC 135 uma vez que aqueles profissionais possuem apenas as Atividades 14 a 18 do Art.1°.</p> <p>5) Transcrever as qualificações do pessoal de operações para desempenho de função segundo RBAC 119.67 e 119.69 em tabela, nos mesmos moldes do RBAC 145.</p>	5) Contribuição não adotada.
2	Contribuição : Alvimar de Lucena Costa Junior	Instituição : ANAC	
	Texto sugerido:	Comentários do Proponente	Análise da Contribuição
	Os itens 119.67(a)(2) e 119.67(a)(3) do RBAC 119 como também os itens 119.71(a)(2) e 119.71(a)(3). Este parágrafo deveria ser eliminado do RBAC.	<p>O assunto “Gerenciamento da Segurança Operacional” ou <i>Safety Management</i> significa abordar com um enfoque de gerenciamento os aspectos relacionados com a Segurança Operacional, ou seja, tratá-la com o mesmo esmero e especialização gerencial que as demais áreas de uma empresa (financeira, recursos humanos, legal, etc) são tratadas atualmente.</p> <p>A qualificação de experiência técnica de piloto é importante para funções operacionais a serem exercidas por pessoal técnico sobre o controle específico de vôos, assim como a qualificação técnica acadêmica de engenheiros é importante para funções de controle associadas à condução técnica da manutenção de aeronaves.</p> <p>Porém, uma qualificação de experiência de piloto não agrega em nada valor a uma posição de gerenciamento de segurança operacional. De acordo com a necessidade de estudos estatísticos e controle de parâmetros, essa é uma função que, tipicamente, precisa de suporte acadêmico mínimo para o indicado. A experiência de piloto não garante nenhuma capacidade ou qualificação acadêmica, por mais horas de vôo que este tenha acumulado.</p> <p>Além disso, a definição de qualificações mínimas para um Diretor de Segurança Operacional ainda é tema de discussão em várias Autoridades de Aviação Civil que já incluíram esse requisito em suas regulações.</p> <p>Por exemplo, o FAR 119, em 119.65 define, paralelamente à seção de mesmo número do RBAC 119, o <i>Safety Director</i>. Mas não define em 119.67 nenhuma qualificação mínima para este cargo.</p> <p>O DOC 9859 da OACI, tampouco, indica qualquer tipo de qualificação acadêmica ou de experiência de piloto para o cargo de <i>Safety</i></p>	Contribuição adotada.

		<p><i>Manager</i>, mas, sim, o conhecimento do assunto SMS. O item 8.6.5 deste DOC lista quais são as qualificações desejáveis para um <i>Safety Manager</i>, e o apêndice 2 do Capítulo 8 detalha ainda mais. O termo <i>broad operational knowledge</i> não significa “experiência de voo”, mas simplesmente ter conhecimento operacional abrangente em operações aéreas.</p> <p>Este parágrafo deveria refletir as orientações do DOC 9859, no apêndice 2 do capítulo 8. Não conheço nenhum embasamento para as qualificações mínimas definidas nesta versão do RBAC 119.</p>	
3	<p>Contribuição : Alvimar de Lucena Costa Junior</p>	<p>Instituição : ANAC</p>	<p>Análise da Contribuição</p>
	<p>Texto sugerido:</p> <p>Todo o parágrafo 119.67(b) do RBAC 119.</p> <p>A alteração deveria ser proposta por pessoal especializado na redação de regulamentos.</p>	<p>Comentários do Proponente</p> <p>O parágrafo aponta que existe a possibilidade de haver alguma empresa aérea 121 em que somente seja necessária a licença de PC para pilotar e comandar suas aeronaves.</p> <p>Aventando a hipótese de que isso seja possível, uma vez que a definição das empresas 121 teve reduzido o número mínimo de assentos, o parágrafo não descreve a antítese, ou seja, qual deve ser a qualificação de um Diretor de Operações para o caso em que a licença de PC não é suficiente</p>	<p>Seção modificada com base na equivalente do FAR Part 119.67.</p>
4	<p>Contribuição : Alvimar de Lucena Costa Junior</p>	<p>Instituição : ANAC</p>	
	<p>Texto sugerido:</p> <p>- Operação não-regular significa uma operação de transporte aéreo público para a qual o horário, o local de partida e o local de destino são função da demanda e cujo preço pode ou não ser especificamente negociado com os usuários ou com seus representantes. Inclui operação de transporte de passageiros conduzida como voo “charter” público ou como ligação sistemática.</p> <p>A alteração deveria ser proposta por pessoal especializado na redação de regulamentos.</p>	<p>Comentários do Proponente</p> <p>Preço sempre é função da demanda, isso é uma teoria básica de economia. A redação do texto deveria ser melhorada por pessoal especializado na elaboração de normas.</p>	<p>Análise da Contribuição</p> <p>Adotado o texto previsto no CBA.</p>
5	<p>Contribuição : Alvimar de Lucena Costa Junior</p>	<p>Instituição : ANAC</p>	
	<p>Texto sugerido:</p> <p>A redação da seção 119.2 “Conformidade do RBAC 119 com os RBAC 121 e 135”.</p>	<p>Comentários do Proponente</p> <p>Ainda não existe nenhum RBAC 121 nem RBAC 135 no momento. O RBAC 119 vai sair antes de qualquer outro. A redação deveria ser ajustada.</p>	<p>Análise da Contribuição</p> <p>Adotada na seção 119.73 para maior</p>

	A alteração deveria ser proposta por pessoal especializado na redação de regulamentos.		clareza.
6	Contribuição : Alvimar de Lucena Costa Junior	Instituição : ANAC	
	Texto sugerido: Toda a redação do RBAC 119.	Comentários do Proponente A redação do RBAC 119 apresenta erros de ortografia e de gramática. Em alguns pontos, a redação deixa de apresentar uma estrutura lógica, como no caso da seção 119.2. Todo o RBAC deveria ser revisto, com especial atenção à forma como o texto está escrito, antes ainda de analisar o conteúdo técnico, porque a redação prejudica a análise técnica do assunto.	Análise da Contribuição A nova proposta foi revisada quanto a esses erros.
7	Contribuição: Jorge Luiz de Souza	Instituição: ANAC	
	Texto sugerido: Pessoal de Administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 121 e 135. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO (i) sem experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de uma aeronave operando segundo o RBAC 121 ou 135, ou (ii) com experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de uma aeronave operadaso segundo o RBAC 121 ou 135, Excluir os itens (i) e (ii) e inserir o seguinte texto: ser possuidor de Diploma de Curso Superior.	Comentários do Proponente Os itens (i) e (ii) configurarão uma situação observada atualmente na qual um tripulante técnico (piloto ou co-piloto) privilegiam a escala de tripulantes, em detrimento do desenvolvimento da atividade voltada a segurança operacional.	Análise da Contribuição Apesar de desejável tal mudança deve ser implementada a longo prazo e com participação das entidades hoje responsáveis por essa formação. Há entendimento que esta é uma demanda cada vez maior do mercado mas que a exigência deve ser melhor estudada. Não adotada.
8	Contribuição: Carlos Eduardo Lopes de Almeida	Instituição: GATR/AIR121	
	Texto sugerido: (I) 119.7 (a) (2) outros certos procedimentos segundo os quais cada classe e tamanho de aeronave deve ser operada; (II) 119.49(a)(4) (III) 119.67	Comentários do Proponente (I) Tirar o termo "outros certos" do 119.7(2) (II) 119.49(a)(4) A EASA, por meio das auditorias SAFA, tem dado não conformidades para as aeronaves brasileiras por não apresentarem certificação de ruído. Incluir nas Esp. Op. essa informação atenderia ao item 6.13 do ANEXO 6 da ICAO, além de que especificando os tipos de operação das aeronaves também atenderia ao modelo de Esp. Op. contida no ANEXO 6	Análise da Contribuição Contribuição adotada.

	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>(I) 119.7 (a)(2) procedimentos segundo os quais cada classe e tamanho de aeronave deve ser operada;</p> <p>(II) 119.49(a)(4) tipo da aeronave, marcas de matrícula, número de série E CERTIFICAÇÃO DE RUÍDO de cada aeronave de utilização autorizada e a identificação de cada aeródromo regular e de alternativa a ser utilizado em operações regulares, ALÉM DOS TIPOS DE OPERAÇÃO APROVADAS PARA CADA AERONAVE...</p> <p>(III) 119.67(d)(3) ter 3 anos de exercício contínuo de atividades de manutenção em empresas homologadas segundo o RBAC 121 ou RBAC 135 ou responsável pelo controle de aeronavegabilidade de aeronaves em Órgão Público.</p>	<p>APP6-1 da ICAO. Se possível ainda, emitir as Esp. Op. bilingue.</p> <p>(III) Exigir um mínimo de experiência dos profissionais que ocuparão o cargo de Diretor de Manutenção, para evitar alguns casos como um recém formado em Eng Aeronáutica que virou diretor de manutenção de uma empresa 121 na região Norte do país. Como é um cargo requerido pelo RBAC, seria interessante que alguém experiente o ocupasse.</p>	
9	<p>Contribuição: Carlos Eduardo Lopes de Almeida</p>	<p>Instituição: GATR/AIR121</p>	
	<p>Texto sugerido: RBAC 119.65(a) (2), (3) e (5)</p> <p>Tirar essa proposta de dois nomes para o mesmo cargo Diretor de Manutenção OU Gerente de Manutenção / Diretor de Segurança Operacional OU Gerente de Segurança Operacional / Diretor de Operações OU Gerente de Operações.</p>	<p>Comentários do Proponente</p> <p>Não há porquê criar esses dois nomes para o mesmo cargo. Isso irá criar confusão durante a auditoria das empresas para atendimento desse requisito.</p> <p>Hoje a maioria das empresas já possuem um organograma no qual o Diretor de Manutenção possui outro nome (Gerente de Manutenção / Diretor Técnico / Gerente Técnico etc). Fazendo essa alteração no requisito pretende-se que os organogramas das empresas possuam somente esses um desses dois nomes? A empresa não terá liberdade para chamar o cargo em tela como ela quiser?</p>	<p>Análise da Contribuição</p> <p>O nome dado ao cargo pouco importa nesse caso, e assim a norma é aplicada pela ANAC, sendo que o importante são as prerrogativas do cargo. Contribuição não adotada.</p>
10	<p>Contribuição: Renata Horta Vieira</p>	<p>Instituição: TOTAL LINHAS AÉREAS</p>	
	<p>Texto sugerido: 119.67 Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 121</p> <p>(a) Para atuar como Diretor ou Gerente de Segurança Operacional conforme o 119.65 (a) uma pessoa deve:</p> <p>(1) possuir curso de sistema de gerenciamento de segurança operacional ministrado pela Agência Nacional de Aviação Civil</p>	<p>Comentários do Proponente</p> <p>Em nossa opinião, a inclusão de tal função como item obrigatório representa um excelente passo em direção à Garantia da Segurança. Entretanto, gostaríamos de ponderar para que reconsiderem sobre a exigência de somente um piloto poder assumir o cargo. Sabemos que, doutrinariamente e com base</p>	<p>Análise da Contribuição</p> <p>Efetivamente, não há entendimento que para essa função seja</p>

	<p>ou por organização credenciada pela mesma Agência; e (2) ter pelo menos um ano de experiência de trabalho em setor de segurança operacional ou prevenção de acidentes aeronáuticos em empresa do setor de transporte aéreo ou na Agência Nacional de Aviação Civil. (i) sem experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de uma aeronave operando segundo o RBAC 121 ou 135; ou (ii) com experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de aeronaves operadas segundo os RBAC 121 ou 135.</p> <p style="text-align: center;">TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>119.67 Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 121 (a) Para atuar como Diretor ou Gerente de Segurança Operacional conforme o 119.65 (a) uma pessoa deve: (1) possuir curso de sistema de gerenciamento de segurança operacional ministrado pela Agência Nacional de Aviação Civil ou por organização credenciada pela mesma Agência; e (2) ter pelo menos um ano de experiência de trabalho em setor de segurança operacional ou prevenção de acidentes aeronáuticos em empresa do setor de transporte aéreo ou na Agência Nacional de Aviação Civil. (i) sem experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de uma aeronave operando segundo o RBAC 121 ou 135; ou (ii) com experiência prévia na função, ter pelo menos 3º grau completo e curso de Elemento Credenciado.</p>	<p>nas melhores práticas, a Segurança Operacional deve permear todas as atividades e níveis da companhia. Por esse motivo, acreditamos que, entre as qualificações de treinamento (curso de SGSO) e experiência em setor correlato, é desejável que a pessoa designada para tal função conheça a operação da companhia, tenha acesso às diversas ferramentas internas de comunicação e, principalmente, aos demais gerentes e diretores, sem no entanto ter, obrigatoriamente, a função de piloto. Na Total, por exemplo, nós trabalhamos com o QSMS (Quality – Safety Management System) integrado, o que representa uma união das forças de Safety, Security e Segurança do Trabalho, permeadas pelos princípios da Qualidade. Como ocupo o cargo de gerente de SGSO (ou SMS), lido com todas as áreas descritas acima e com todas as demais gerências da companhia, e entendo que, mesmo não possuindo a formação de piloto, a empresa acumulou excelentes resultados em termos de Garantia da Segurança Operacional. O ASV já atua como principal representante dos pilotos para questões de Segurança e é considerado peça fundamental no sucesso da implementação do SGSO (Safety), e por isso, para a gerência/diretoria de SGSO, bastaria que o profissional designado tivesse o curso de Elemento Credenciado. Por fim, aproveito a oportunidade para sugerir que toda empresa tenha um ASV para cada tipo de equipamento operado.</p>	<p>necessária a qualificação como piloto. Ratificando o entendimento de um outro proponente sobre a mesma matéria, a experiência de piloto não garante nenhuma capacidade ou qualificação acadêmica, por mais horas de voo que este tenha acumulado. E o principal argumento é que o DOC 9859 da OACI - Safety Management Manual (SMM), tampouco, indica qualquer tipo de qualificação acadêmica ou de experiência de piloto para o cargo de <i>Safety Manager</i>, mas, sim, o conhecimento do assunto SMS. Contribuição adotada.</p>
11	Contribuição: Ezequiel Pereira Caetano	Instituição:	
	Texto: 119.67 Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 121 119.71 Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 135	Comentários do Proponente Aproveitar os profissionais graduados na área aeronáutica, valorizando os cursos reconhecidos pelo MEC e CREA/CONFEA, desde que os mesmos apresentem capacidade	Análise da Contribuição O curso de Ciências Aeronáuticas não

<p>Texto sugerido:</p> <p>119.67 (d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve: (1) ser engenheiro aeronáutico registrado junto ao CREA/CONFEA, ser engenheiro mecânico ou tecnólogo em ciências aeronáuticas registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer atividades de direção de serviços técnicos referentes a aeronaves, seus sistemas, seus equipamentos e seus serviços afins e correlatos. (2) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.</p> <p>119.71 (e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, segundo 119.69(a), uma pessoa deve: (1) no caso de empresas que operam: aviões com PMD maior do que 5670 kg e com configuração para passageiros com mais de dezenove assentos ou helicópteros com PMD maior do que 2730 kg e configuração para passageiros com mais de nove assentos: (i) ser engenheiro aeronáutico registrado junto ao CREA/CONFEA; ou (ii) ser engenheiro mecânico registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer atividades de direção de serviços técnicos referentes a aeronaves, seus sistemas, seus equipamentos e seus serviços afins e correlatos. (2) no caso de empresas que operam: aviões com PMD maior do que 5670 kg e com configuração para passageiros com dezenove ou menos assentos ou helicópteros com PMD maior do que 2730 kg e configuração para passageiros com nove ou menos assentos: (i) as opções (1)(i) ou (1)(ii) acima; ou (ii) ser registrado junto ao CREA/CONFEA como técnico de grau médio para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, desde que seja também engenheiro mecânico registrado junto ao CREA e tenha</p>	<p>da assumir tais cargos, sendo esta capacidade por um tempo de experiência mínima de 03 anos na aviação.</p>	<p>contempla área de mecânica. Contribuição não adotada.</p>
--	--	---

<p>concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada; ou</p> <p>(iii) ser um técnico de nível superior registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e tenha, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, a seguinte experiência nos últimos 24 meses:</p> <p>(A) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação;</p> <p>(B) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos;</p> <p>(C) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves; ou</p> <p>(D) ter estado engajado em qualquer combinação das atividades requeridas por (c)(2)(iii)(A), (B) ou (C) deste parágrafo; e</p> <p>(E) ter executado essas funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa.</p> <p>(iii) ser um tecnólogo em ciências aeronáuticas registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e tenha, pelo menos, 03 anos de experiência em controle técnico de manutenção.</p> <p>(3) no caso de empresas que operam: aviões com PMD menor ou igual a 5670 kg ou helicópteros com PMD menor ou igual a 2730 kg</p> <p>(i) as opções (2)(i) ou (2)(ii) acima; ou</p> <p>(ii) ser registrado junto ao CREA/CONFEA como técnico de grau médio para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e tenha, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, a seguinte experiência nos últimos 24 meses:</p>		
---	--	--

	<p>(A) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação;</p> <p>(B) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos;</p> <p>(C) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves; ou</p> <p>(D) ter estado engajado em qualquer combinação das atividades requeridas por (c)(3)(ii)(A), (B) e (C) deste parágrafo; e</p> <p>(E) ter executado essas funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa.</p> <p>(iii) ser um tecnólogo em ciências aeronáuticas registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e tenha, pelo menos, 03 anos de experiência em controle técnico de manutenção.</p>		
12	<p>Contribuição: Anderson Eustáquio dos Santos</p>	<p>Instituição: VRG Linhas Aéreas S.A.</p>	
	<p>Texto: Seção 119.3</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Item 1 – Ver justificativa abaixo.</p> <p>Item 2 – Na definição de sede operacional, substituir, “pode ser, ou não, localizada em um aeródromo” para “pode estar, ou não, localizada em uma aeródromo”.</p>	<p>Comentários do Proponente</p> <p>A definição de sede operacional cita que esta “corresponde à base principal de operações”. Define-se que uma sede operacional pode ou não estar localizada em um aeródromo. Entretanto, a definição de base principal de operações define que esta corresponde a um aeródromo. Logo, uma vez que a sede operacional corresponde à base principal de operações, a observação quanto a “estar ou não” dentro de um aeródromo não se aplica, ou seja, para que sede operacional corresponda à base principal de operações ela também deve estar dentro de um aeródromo.</p> <p>Além disso, nem todas as atividades de direção e gerenciamento de uma empresa aérea podem estar em uma mesma localidade. Por exemplo, atividades relacionadas à manutenção, tais como troubleshooting e CTM podem estar em uma localidade diferente daquela onde se realizam atividades operacionais tais como despacho de voo, tripulantes, etc.</p>	<p>Análise da Contribuição</p> <p>Adotada apenas a definição de Base Principal de Operações para maior simplicidade. Contribuição parcialmente adotada.</p>
	<p>Parágrafo 119.39 (a)(2)</p> <p>“ele possui uma <u>autorização jurídica de funcionamento</u> emitida pela ANAC;”</p>	<p>A condição para emissão de um certificado é a existência de uma autorização jurídica de funcionamento, e não de uma Concessão ou Autorização.</p> <p>Uma concessão ou Autorização só pode ser emitida se o requerente comprovar que cumpre com os requisitos aplicáveis para a emissão de um Certificado ETA, ou seja, tem condições técnicas para operar com segurança.</p>	<p>Contribuição adotada.</p>

<p>Parágrafo 119.41(d)(2)</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Incluir o texto: “Uma petição para reconsideração, se apresentada dentro do período de 30 dias, suspende a efetividade de qualquer emenda emitida pela ANAC, a menos que a ANAC tenha verificado existir uma emergência relativa à segurança do transporte ou do comércio aéreo requerendo ação imediata”.</p>	<p>O texto não estabelece a condição do certificado durante a análise do pedido de reconsideração.</p>	<p>Texto retirado, porque não se trata de requisito. A matéria deverá ser tratada em Instrução Suplementar.</p>
<p>Seção 119.51</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Parágrafo 119.51(b)(4)(ii) – Alterar o texto para “o detento do certificado <u>entre com</u> petição de reconsideração sobre a emenda de acordo com o parágrafo (d) desta seção”.</p> <p>Parágrafo 119.51(c)(2) - Alterar o texto para “o requerimento deve ser submetido à ANAC no formato e da maneira estabelecida <u>pela mesma</u>”;</p> <p>Parágrafo 119.51(c)(3)(iii) - Incluir o texto: “<u>Uma petição para reconsideração, se apresentada dentro do período de 30 dias, suspende a efetividade de qualquer emenda emitida pela ANAC, a menos que a ANAC tenha verificado existir uma emergência relativa à segurança do transporte ou do comércio aéreo requerendo ação imediata</u>”.</p> <p>Parágrafo 119.51(c)(3)(iii) – Alterar o texto para; “<u>a proposta de emenda foi indeferida</u>” para concordar com o a palavra “que” no final do item 3.</p> <p>Parágrafo 119.51(d)(2): Incluir o texto “o requerimento deve ser submetido à ANAC no formato e da maneira estabelecida <u>pela mesma</u>”;</p>	<p>Parágrafos 119.51(b)(4)(ii), 119.51(c)(2) e 119.51(c)(3)(iii) - Adequação de concordância</p> <p>Parágrafo 119.51(c)(3)(iii) - O texto não estabelece a condição das especificações operativas durante a análise do pedido de reconsideração.</p> <p>Parágrafo 119.51(d)(2) - Incluir forma de preenchimento do requerimento, conforme aplicável às solicitações apresentadas nos parágrafos anteriores.</p>	<p>Texto retirado, porque não se trata de requisito. A matéria deverá ser tratada em Instrução Suplementar.</p>
<p>Parágrafo 119.65(d)(1)</p> <p>Incluir vírgula entre treinamento e experiência: “ser qualificado através de treinamento, experiência e perícia”.</p>	<p>Ausência da vírgula entre treinamento e experiência.</p>	<p>Contribuição adotada.</p>
<p>Parágrafos 119.67(a)(2)(i) e (ii); 119.71(a)(2)(i) e (ii)</p>	<p>A exigência de que seja um piloto em comando restringe a atuação de profissionais que já estejam desenvolvendo trabalhos na área de segurança</p>	<p>Contribuição adotada.</p>

	Retirar a exigência de que para atuar como Diretor ou Gerente de Segurança Operacional uma pessoa seja necessariamente um piloto.	operacional, tenham participado de cursos na área de SGSO (ministrados pela ANAC ou por organizações especializadas) e atuem na implantação e manutenção deste sistema.	
--	---	---	--