



**Relatório de análise das contribuições referentes à
audiência pública nº 22/2017, de emenda ao
Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 142
(período das contribuições: 20/10/2017 a 20/11/2017)**

Janeiro – 2018

7 contribuições

Contribuição nº 1

Colaborador: Odete Medeiros dos Santos Neto

Instituição: CAE South América Flight Training do Brasil LTDA

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

- 1) Incluir um novo parágrafo na seção 142.71 prevendo a possibilidade do CTAC desenvolver e usar um sistema eletrônico de manutenção de registros.
- 2) Alteração dos parágrafos 142.65(c) e (d), 142.67(d) e 142.69(d) que faz referência à jornada de trabalho em que o instrutor e examinador credenciado possam exercer suas prerrogativas.
- 3) Alteração no parágrafo 142.65(g) que faz referência nos tipos de exames que o CTAC pode aplicar
- 4) Alteração nos parágrafos 142.45(a), (1) e (2) e inclusão de mais um parágrafo no que faz referência aos requisitos para instrutor de vôo de CTAC
- 5) Alteração no parágrafo 142.47(c)(2)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- 1) Para o novo parágrafo da seção 142.71 - O gestor responsável do detentor de certificado de CTAC pode optar por desenvolver e usar um sistema eletrônico de manutenção de registros. O sistema deve ser capaz de gerar e manter os registros necessários.
- 2) 142.65(c) O gestor responsável do detentor de certificado de CTAC não pode permitir que um instrutor de vôo ministre mais de oito horas por dia, sendo o tempo máximo de serviço por dia não incluindo "briefings", "debriefings" ou atividades teóricas.
142.65(d) O gestor responsável do detentor de certificado de CTAC não pode permitir que um examinador credenciado exerça suas prerrogativas por mais de oito horas por dia, sendo o tempo máximo de serviço por dia não incluindo "briefings", "debriefings" ou atividades teóricas.
142.67(d) Um instrutor de vôo não pode ministrar mais de oito horas por dia, sendo o tempo máximo de serviço por dia não incluindo "briefings", "debriefings" ou atividades teóricas.
142.69(d) Um examinador credenciado não pode exercer suas prerrogativas por mais de oito horas por dia, sendo o tempo máximo de serviço por dia não incluindo "briefings", "debriefings" ou atividades teóricas.
- 3) 142.65(g) Um CTAC só pode aplicar exames em alunos no âmbito de um programa aprovado pelo CTAC ou em um programa de treinamento aprovado para uma empresa de transporte aéreo público, segundo os RBAC 121 ou 135, quando conduzindo treinamentos de pessoal empregado da respectiva empresa aérea.
- 4) 142.45(a) O gestor responsável do detentor de certificado de CTAC não pode permitir que uma pessoa atue como instrutor de voo, a menos que essa pessoa:
 - (1) se ministrar treinamento em aeronave, esteja qualificado e habilitado no tipo de aeronave na qual conduzirá o treinamento;
 - (2) satisfaça as exigências dos parágrafos (c) e (d) desta Seção;
 - (3) se ministrar exclusivamente treinamento em um dispositivo de treinamento, seja habilitado no tipo de aeronave na qual conduzirá o treinamento; e.....
- 5) 142.47(b)(5) se avaliando em um equipamento de treinamento qualificado ou validado pela ANAC, realize um exame teórico e de proficiência, com um examinador credenciado ou a um INSPAC, a cada vinte e quatro meses subsequentes à designação inicial em simulador de voo ou aeronave no qual essa pessoa esteja designada como examinador
- 6) 142.47(c) (2) a data de atendimento dos requisitos mais vinte e quatro meses
- 7) Como sugestão solicitamos que a ANAC permita explicitamente que, nos casos em que não haja Inspac disponível para recheque de um ExCred, que o CT tivesse algum ExCred capacitado para recheque um outro ExCred. Na FAA existe o TCE (que equivale ao Examinador Credenciado) e existe o PE (Program Examiner), que é credenciado pela FAA a recheque os TCE. Isso valeria para os recheques anuais, e não para o credenciamento inicial de um ExCred

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

- 1) Quanto inclusão de um novo paragrafo na seção 142,71 da possibilidade do sistema eletrônico para manutenção de registros vai viabilizar agilidade no cumprimento do parágrafo 142.71(d) e (e).
- 2) Nos parágrafos 142.65(c) e (d), 142.67(d) e 142.69(d), cuja alteração está sendo proposta, apresenta correção na interpretação da jornada de trabalho conforme previsto na CLT e quanto a questão do briefing e debriefings segue o previsto no FAR142. A emenda ora proposta atinge aos CTAC que têm os instrutores registrados em regime de CLT como vínculo. Assim, a emenda proposta busca uma melhor otimização para as instruções ministradas.

- 3) No parágrafo 142.65(g), cuja alteração está sendo proposta, visa a flexibilidade de utilização dos examinadores credenciados pelas empresas de transporte aéreo público, segundo os RBAC 121 ou 135. Diante das dificuldades apresentadas pelo setor de escala da ANAC, a emenda proposta busca contemplar a demanda do setor de escala da ANAC através de um melhor aproveitamento dos examinadores credenciados, evitando que os CTAC tenham de solicitar isenções pontuais.
- 4) Nos parágrafos 142.45(a), (1) e (2), cuja alteração está sendo proposta, visa a impossibilidade de colocar em risco o nível de segurança desejável, uma vez que o instrutor que exerce suas atividades exclusivamente em dispositivos de treinamento para simulação de voo não precisa possuir um CMA válido. A emenda ora proposta atinge aos CTAC que operam somente simuladores.
- 5) No parágrafo 142.47(b)(5), cuja alteração está sendo proposta, visa um melhor aproveitamento do CTAC. Diante das dificuldades apresentadas pelo setor de escala da ANAC, a emenda proposta busca contemplar a demanda do setor de escala da ANAC através de um melhor aproveitamento dos inspetores, evitando que os CTAC fiquem sem examinadores credenciados para atender os exames práticos previstos nos programas de treinamento aprovado.
- 6) No parágrafo 142.47(c) (2), cuja alteração está sendo proposta, visa um melhor aproveitamento do CTAC. Diante das dificuldades apresentadas pelo setor de escala da ANAC, a emenda proposta busca contemplar a demanda do setor de escala da ANAC através de um melhor aproveitamento dos inspetores, evitando que os CTAC fiquem sem examinadores credenciados para atender os exames práticos previstos nos programas de treinamento aprovado.
- 7) Está sendo proposta, visa um melhor aproveitamento do CTAC. Diante das dificuldades apresentadas pelo setor de escala da ANAC, a emenda proposta busca contemplar a demanda do setor de escala da ANAC através de um melhor aproveitamento dos inspetores, evitando que os CTAC fiquem sem examinadores credenciados para atender os exames práticos previstos nos programas de treinamento aprovado.

Informo ainda que as sugestões estão baseadas no FAR 142, pois uma vez que todos os CTAC estrangeiros estão sendo beneficiados com a Validação prevista na IS 142-002B "*Procedimentos para validação de centro de treinamento de aviação civil estrangeiro*".

Nós CTACs de nacionalidade Brasileira, em relação aos CTACs estrangeiros, estamos sendo prejudicados com regras no qual estão dificultando nossas atividades diárias e que não agregam valores, pelo contrário, a falta de oportunidade de trabalho no Brasil está fazendo com que nossos instrutores busquem em outros países trabalho com melhor qualidade.

Instrutores e Examinadores Credenciados para terem qualidade precisam ser qualificados especificamente em suas funções portanto os CTAC precisam ficar livres para propor treinamentos de formação e manutenção dessas qualificações de acordo com suas atividades de treinamento, um CTAC que utiliza aeronaves deve ter pilotos validados e treinamentos como instrutores, enquanto aos CTAC que só utilizam Dispositivos de Simulação de Voo deve ter instrutores, cujo sua formação tenha sido piloto e que sejam treinados para ministrarem instruções.

FUNDAMENTAÇÃO

FAR 142

Section 2 Part 142 Training Centers: Training, Qualification, and Designation of Training Center Instructors and Evaluators
Section 6 Part 142 Training Centers: Evaluate Training Programs, Curricula, Flight Training Equipment, and Recordkeeping Requirements

EASA

COMMISSION REGULATION (EU) No 290/2012

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição fora de escopo, uma vez que o objetivo da presente emenda é restrito à seção 142.25 do RBAC nº 142.

A discussão acerca desta contribuição apresentada será tratada no processo nº 00065.003966/2018-81, que se refere a uma revisão ampla do RBAC nº 142.

Contribuição nº 2

Colaborador: Stephane Grusse Dagneaux

Instituição: Centro de Treinamento Heilbras

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

142.45 Requisitos para instrutores de CTAC

(c) Antes da designação inicial, cada instrutor deve completar pelo menos oito horas de treinamento teórico nos seguintes assuntos:

- (1) métodos e técnicas de instrução;
- (2) treinamento de normas e procedimentos;
- (3) princípios fundamentais do processo de aprendizagem;
- (4) deveres, prerrogativas, responsabilidades e limitações do instrutor;

- (5) operação de controles e sistemas de simulação;
 - (6) operação de controle ambiental;
 - (7) limitações de simulação;
 - (8) requisitos de equipamentos mínimos para cada currículo;
 - (9) revisões dos cursos;
 - (10) gerenciamento de recursos de cabine (CRM) e coordenação de tripulação;
 - (11) objetivos e resultados a atingir ao finalizar cada curso aprovado para o qual for designado; e
 - (12) provisões aplicáveis a este Regulamento, aos RBHA 61, 63 e 65, ou RBAC que venham a substituí-los, e a outros regulamentos pertinentes, conforme correspondam aos cursos a desenvolver.
- (d) Antes da designação inicial e a cada doze meses contados a partir da data da designação inicial, cada instrutor deve:
- (1) completar satisfatoriamente um exame teórico referente:
 - (i) aos assuntos especificados no parágrafo (c) desta Seção; e
 - (ii) ao currículo de treinamento de solo da aeronave em que irá ministrar treinamento e com grau de dificuldade e complexidade compatíveis com a função e com a aeronave;
 - (2) demonstrar a um examinador credenciado ou a um INSPAC, competência e/ou proficiência representativa do currículo para o qual aquele instrutor for designado para ministrar treinamento, segundo este Regulamento;
 - (3) completar satisfatoriamente pelo menos oito horas de um curso aprovado de instrução teórica em:
 - (i) princípios fundamentais do processo de aprendizagem;
 - (ii) elementos de ensino efetivo, métodos e técnicas de treinamento;
 - (iii) deveres, prerrogativas, responsabilidades e limitações do instrutor;
 - (iv) política e procedimentos do treinamento;
 - (v) gerenciamento dos recursos de cabine (CRM) e coordenação de tripulação;
 - (vi) desempenho e análise das manobras e procedimentos do treinamento de voo aplicáveis aos cursos em que o instrutor for designado a ministrar treinamento;
 - (vii) assuntos técnicos relativos aos sistemas e subsistemas da aeronave e aos procedimentos operacionais aplicáveis aos currículos em que o instrutor for designado a ministrar treinamento;
 - (viii) operações de emergência;
 - (ix) desenvolvimento de situações simuladas de emergências prováveis durante o treinamento; e
 - (x) medidas de segurança apropriadas;
 - (4) se ministrar treinamento em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, completar satisfatoriamente um curso aprovado na operação do dispositivo de treinamento para simulação de voo aplicável aos treinamentos que for designado a ministrar, devendo incluir:
 - (i) operação, controles e sistemas do dispositivo de treinamento para simulação de voo;
 - (ii) operação adequada do ambiente da cabine e painéis de pane;
 - (iii) limitações de simulação; e
 - (iv) equipamentos mínimos requeridos para cada currículo; e
 - (5) completar satisfatoriamente um currículo aprovado de treinamento de solo e de voo no equipamento de treinamento em que irá ministrar o treinamento e que inclua:
 - (i) desempenho e análise das manobras e procedimentos do treinamento de voo aplicáveis aos cursos em que o instrutor for designado a ministrar treinamento;
 - (ii) assuntos técnicos relativos aos subsistemas da aeronave e regras operacionais aplicáveis aos cursos em que o instrutor for designado a ministrar treinamento;
 - (iii) operações de emergência;
 - (iv) desenvolvimento de situações simuladas de emergências prováveis durante o treinamento; e
 - (v) medidas de segurança apropriadas.
 - (e) Cada instrutor que ministre treinamento em equipamento de treinamento qualificado ou validado pela ANAC deve, a partir da data da designação inicial, ser anualmente aprovado em exame teórico e em exame de proficiência por um INSPAC ou, a critério da ANAC, por um examinador credenciado:
 - (1) nos assuntos especificados pelos parágrafos (d)(1), (d)(3) e (d)(5) desta Seção; e
 - (2) no equipamento de treinamento no qual o instrutor esteja ministrando treinamento (assuntos e manobras de uma fase representativa de cada currículo para o qual o instrutor esteja ministrando treinamento).
 - (f) Em adição às exigências do parágrafo (e) desta Seção, cada CTAC deve assegurar que cada instrutor que ministre treinamento em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado ou validado pela ANAC, para a condução de todo treinamento para a concessão ou revalidação de habilitação de tipo, que esse instrutor tenha realizado um Treinamento Orientado para Operação em Rota (LOFT) com pelo menos uma hora de voo, durante o qual o instrutor tenha operado os controles, na função de primeiro em comando, em um dispositivo de treinamento para simulação de voo do mesmo tipo da aeronave para o qual for designado a ministrar treinamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

142.45 Requisitos para instrutores de CTAC

(c) Antes da designação inicial e a cada 12 meses, cada instrutor deve:

- 1) completar, respectivamente, pelo menos 16 (dezesesseis) horas e 8 (oito) horas de treinamento nos seguintes assuntos:

| |
|---|
| <p>Genéricos (Treinamento teórico):</p> <ul style="list-style-type: none">(I) elementos de ensino efetivo, métodos e técnicas de instrução;(II) política, normas e procedimentos de treinamento;(III) princípios fundamentais do processo de aprendizagem;(IV) deveres, prerrogativas, responsabilidades e limitações do instrutor;(V) gerenciamento de recursos de cabine (CRM) e coordenação de tripulação; e(VI) provisões aplicáveis a este Regulamento, aos RBHA 61, 63 e 65, ou RBAC que venham a substituí-los, e a outros regulamentos pertinentes, conforme correspondam aos cursos a desenvolver. <p>Específicos para cada Classe/Tipo (Treinamento Teórico e Prático):</p> <ul style="list-style-type: none">(VII) desempenho e análise das manobras e procedimentos do treinamento de voo aplicáveis aos cursos em que o instrutor for designado a ministrar treinamento;(VIII) assuntos técnicos relativos aos sistemas e subsistemas da aeronave e aos procedimentos operacionais aplicáveis aos currículos em que o instrutor for designado a ministrar treinamento;(IX) operações de emergência;(X) revisões dos cursos;(XI) medidas de segurança apropriadas;(XII) desenvolvimento de situações simuladas de emergências prováveis durante o treinamento;(XIII) requisitos de equipamentos mínimos para cada currículo; e(XIV) objetivos e resultados a atingir ao finalizar cada curso aprovado para o qual for designado; <p>2) completar satisfatoriamente um exame teórico referente:</p> <ul style="list-style-type: none">(I) aos assuntos especificados no parágrafo (1) desta Seção; e(II) ao currículo de treinamento de solo da aeronave em que irá ministrar treinamento e com grau de dificuldade e complexidade compatíveis com a função e com a aeronave; <p>3) demonstrar a um examinador credenciado ou a um INSPAC, competência e/ou proficiência representativa do currículo para o qual aquele instrutor for designado para ministrar treinamento, segundo este Regulamento;</p> <p>4) se ministrar treinamento em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, completar satisfatoriamente um curso aprovado na operação do dispositivo de treinamento para simulação de voo aplicável aos treinamentos que for designado a ministrar, devendo incluir:</p> <ul style="list-style-type: none">(I) operação, controles e sistemas do dispositivo de treinamento para simulação de voo;(II) operação adequada do ambiente da cabine e painéis de pane;(III) limitações de simulação; e(IV) equipamentos mínimos requeridos para cada currículo; <p>5) Em adição às exigências do parágrafo (4) desta Seção, cada CTAC deve assegurar que cada instrutor que ministre treinamento em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado ou validado pela ANAC, para a condução de todo treinamento para a concessão ou revalidação de habilitação de tipo, que esse instrutor tenha realizado um Treinamento Orientado para Operação em Rota (LOFT) com pelo menos uma hora de voo, durante o qual o instrutor tenha operado os controles, na função de primeiro em comando, em um dispositivo de treinamento para simulação de voo do mesmo tipo da aeronave para o qual for designado a ministrar treinamento.</p> |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| <p>A sugestão de reorganização acima não visa excluir nenhum item de exigência, mas sim organizar os requisitos de forma a que eles não se repitam várias vezes e estejam em seus respectivos currículos.</p> <p>Por exemplo, anteriormente o instrutor, antes da designação inicial, precisava realizar o 142.45 (c) e o item 142.45 (d)(3) que possuíam assuntos repetidos dentro do seu escopo.</p> |
| ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC |
| <p>Contribuição fora de escopo, uma vez que o objetivo da presente emenda é restrito à seção 142.25 do RBAC nº 142.</p> <p>A discussão acerca desta contribuição apresentada será tratada no processo nº 00065.003966/2018-81, que se refere a uma revisão ampla do RBAC nº 142.</p> |

Contribuição nº 3

Colaborador: Stephane Grusse Dagneaux

Instituição: Centro de Treinamento Heilbras

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

*“142.5 (b) Um requerente de certificado de CTAC e de suas respectivas Especificações de Treinamento, com as apropriadas limitações de operação, estará habilitado a recebê-los se demonstrar que **possui** pelo menos um programa de treinamento, instalações, equipamentos, **equipamento(s) de treinamento**, pessoal e material instrucional adequados para conduzir treinamento segundo este Regulamento.”*

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

142.5 (b) Um requerente de certificado de CTAC e de suas respectivas Especificações de Treinamento, com as apropriadas limitações de operação, estará habilitado a recebê-los se demonstrar, segundo os requisitos deste Regulamento, que dispõe de:

- () um programa de treinamento aprovado;
- (I) instalações e equipamentos adequados para conduzir o treinamento;
- (II) pessoal adequado e em número suficiente para conduzir o treinamento;
- (III) disponibilidade exclusiva, por período de tempo adequado e no local aprovado pela ANAC, de equipamento(s) de treinamento adequado para a condução do treinamento;
- (IV) material instrucional adequado para a condução do treinamento;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A redação atual RBAC 142, item 142.5 (b) gera uma controversa interpretação ao utilizar o verbo "possuir" para descrever os requisitos necessários para o requerente obter um certificado de CTAC, ensejando insegurança acerca da terminologia jurídica e linguística que, no Brasil, difere posse e propriedade.

Essa dicotomia interpretativa acaba por, eventualmente, obrigar que os requerentes à certificação de um CTAC sejam os proprietários legais dos equipamentos de treinamento, modalidade que contraria a prática mercadológica, que atua através dos mais diversos modelos de contratos para configurar a posse de um bem e, por consequência, o real direito de uso e gozo, tal como, contratos de *leasing*, cessão, locação, propriedade compartilhada, dentre outros.

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

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

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

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

"§ 142.11 Application for issuance or amendment."

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

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

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

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

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

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

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

"§ 142.15 Facilities.

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

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

"§ 142.33 Training agreements.

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

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

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

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

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

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

"§ 142.57 Aircraft requirements.

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

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

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

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

(ii) An approved program for maintenance and inspection.

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

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

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

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

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

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

1. Copies of the leases, agreements, and contracts, if any, to show compliance with the exclusive use of equipment requirements of § 142.15. If the TCPM determines that it is necessary, he or she may ask the General Counsel’s office to review any of these documents to determine if the intent of the exclusive use requirement is met. (Program Tracking and Reporting System (PTRS) code 1395.)

2. If a training agreement exists with a 14 CFR part 141 certificated pilot school to provide training, testing, or checking for a training center, a copy of that training agreement must be provided. Each training agreement should meet the requirements of part 141, § 141.26 and § 142.33. (PTRS code 1395.)”

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

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

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

“ANNEX III”

“3. Training organisations

3.a. Training organisation requirements

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

(i) **have all the means** necessary for the scope of responsibilities associated with their activity. These means comprise, but are not limited to, the following: facilities, personnel, equipment, tools and material, documentation of tasks, responsibilities and procedures, access to relevant data and record-keeping;

(ii) implement and maintain a management system relating to safety and the standard of training, and aim for continuous improvement of this system; and

(iii) **establish arrangements with other relevant organisations**, as necessary, to ensure continuing compliance with the above requirements.”

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

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

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

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

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

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

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

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

“Completion Instructions for FO.FCTOA.00010:”

| |
|---|
| <p><i>"11. Please list in Annex VIII all aircraft that the organisation intends to use to provide the courses listed in Annex II. The organisation's manuals shall provide the details required by ORA.ATO.105 (v) and particularly identify the owner of each aircraft listed.</i></p> <p><i>This list of aircraft shall match the lists in the manuals of the organisation."</i></p> <p>A seguir, alinhado ao conceito utilizado pelo regulamento Part 142 do FAA, a EASA no documento "Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-ORA" não define requisitos de propriedade, apenas requisitos técnicos para a disponibilidade e utilização das aeronaves pela Organização de Treinamento.</p> <p>AMC1 ORA.ATO.135 Training aircraft and FSTDs</p> <p>ALL ATOs, EXCEPT THOSE PROVIDING FLIGHT TEST TRAINING</p> <p>(a) The number of training aircraft may be affected by the availability of FSTDs.</p> <p>(b) Each training aircraft should be:</p> <p>(1) equipped as required in the training specifications concerning the course in which it is used;</p> <p>(2) except in the case of balloons or single-seat aircraft, fitted with primary flight controls that are instantly accessible by both the student and the instructor (for example dual flight controls or a centre control stick). Swing-over flight controls should not be used.</p> <p>(c) The fleet should include, as appropriate to the courses of training:</p> <p>(1) aircraft suitably equipped to simulate instrument meteorological conditions (IMC) and for the instrument flight training required. For flight training and testing for the instrument rating, an adequate number of IFR-certificated aircraft should be available;</p> <p>(2) in the case of aeroplanes and sailplanes, aircraft suitable for demonstrating stalling and spin avoidance;</p> <p>(3) for the flight instructor (FI) training courses on aeroplanes and sailplanes, aircraft suitable for spin recovery at the developed stage;</p> <p>(4) in the case of helicopters, helicopters suitable for autorotation demonstration;</p> <p>(5) in the case of a non-complex ATO, one aircraft fulfilling all the required characteristics for a training aircraft might be sufficient;</p> <p>(6) each FSTD should be equipped as required in the training specifications concerning the course in which it is used.</p> |
| <p>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</p> <p>Contribuição fora de escopo, uma vez que o objetivo da presente emenda é restrito à seção 142.25 do RBAC nº 142. A discussão acerca desta contribuição apresentada será tratada no processo nº 00065.003966/2018-81, que se refere a uma revisão ampla do RBAC nº 142.</p> |

| |
|--|
| <p>Contribuição nº 4</p> <p>Colaborador: Stephane Grusse Dagneaux</p> <p>Instituição: Centro de Treinamento Helibras</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>"142.41 CTAC estrangeiro"</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>142.41 CTAC estrangeiro e do fabricante</p> <p>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</p> <p>Tendo em vista que a ANAC já prevê um item com condições específicas para fabricantes estrangeiros dentro do item 142.41 do RBAC142, sugerimos que este mesmo item seja aproveitado para contemplar também os requisitos específicos para fabricantes brasileiros. Uma outra possibilidade seria reformar este item do RBAC 142 para estabelecer condições específicas para que os fabricantes de aeronaves brasileiros possam desenvolver a atividade de provedor de treinamento.</p> <p>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</p> <p>Contribuição fora de escopo, uma vez que o objetivo da presente emenda é restrito à seção 142.25 do RBAC nº 142. A discussão acerca desta contribuição apresentada será tratada no processo nº 00065.003966/2018-81, que se refere a uma revisão ampla do RBAC nº 142.</p> |
|--|

| |
|---|
| <p>Contribuição nº 5</p> <p>Colaborador: Stephane Grusse Dagneaux</p> <p>Instituição: Centro de Treinamento Helibras</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>RBAC142:</p> <p>"142.67 Prerrogativas e limitações de instrutores de CTAC"</p> <p>(e) O instrutor só pode ministrar treinamento e aplicar exames teóricos em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.</p> <p>&</p> <p>"142.69 Prerrogativas e limitações de examinadores credenciados de CTAC"</p> <p>(e) O examinador credenciado só pode aplicar exames em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Exclusão dos itens 142.67(e) e 142.69(e) do RBAC 142</p> <p>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</p> |
|---|

A exigência de limitar a quantidade de equipamentos nos quais o instrutor e o examinador pode ministrar instrução e realizar check, respectivamente, cria, especialmente em um cenário de recessão e crise econômica, uma reserva econômica de mercado, permitindo que apenas um restrito grupo de agentes econômicos, altamente capitalizados possam adentrar e atuar no mercado de CTAC. Tal exigência, não encontra paralelo ou equivalência nas principais regulamentações aeronáuticas internacionais, emanadas pelo FAA e EASA. Dessa forma, cria um cenário de perda de competitividade para a indústria aeronáutica nacional, não contemplando a importância estratégica para o Brasil de oferecer aos seus regulados treinamentos de última geração, suportados por procedimentos e auditorias internacionais, em Centros de Treinamento, a um menor custo devido à proximidade geográfica das instalações. Além disso, os CTACs localizados no Brasil evidentemente facilitarão o monitoramento e inspeção pelos setores envolvidos, tanto pelos clientes, quanto pela Autoridade de Aviação Civil. Ao analisar o conteúdo do FAR PART 142, regulamento do FAA que trata dos requisitos de certificação dos Centros de Treinamento, extraímos os trechos que tratam das limitações e privilégios dos instrutores e examinadores.

§142.49 Training center instructor and evaluator privileges and limitations.

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

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

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

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

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

(c) A training center may not allow an instructor to—

(1) Excluding briefings and debriefings, conduct more than 8 hours of instruction in any 24-consecutive-hour period;

(2) Provide flight training equipment instruction unless that instructor meets the requirements of §142.53 (a)(1) through (a)(4), and §142.53(b), as applicable; or

(3) Provide flight instruction in an aircraft unless that instructor—

(i) Meets the requirements of §142.53(a)(1), (a)(2), and (a)(5);

(ii) Is qualified and authorized in accordance with subpart H of part 61 of this chapter;

(iii) Holds certificates and ratings specified by part 61 of this chapter appropriate to the category, class, and type aircraft in which instructing;

(iv) If instructing or evaluating in an aircraft in flight while serving as a required crewmember, holds at least a valid second class medical certificate; and

(v) Meets the recency of experience requirements of part 61 of this chapter.

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

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição fora de escopo, uma vez que o objetivo da presente emenda é restrito à seção 142.25 do RBAC nº 142.

A discussão acerca desta contribuição apresentada será tratada no processo nº 00065.003966/2018-81, que se refere a uma revisão ampla do RBAC nº 142.

Contribuição nº 6

Colaborador: Stephane Grusse Dagneaux

Instituição: Centro de Treinamento Heilbras

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

Alinhamento do RBAC142 com a Emenda 06 do RBAC 61.

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

- RBAC142 Item 25 (g) Os treinamentos de qualificação para obtenção ou revalidação de habilitação de tipo devem ser executados exclusivamente utilizando dispositivos de treinamento para simulação de voo específicos, a menos que estes não existam.

- RBAC142 Item 45 (a) (1) esteja qualificada e habilitada no tipo de aeronave na qual conduzirá o treinamento;

- RBAC142 Item 45 (a)(3)(i) se ministrando treinamento em equipamento de treinamento que requeira uma habilitação de tipo, satisfaça as exigências de experiência para a concessão de licença de piloto de linha aérea segundo a Seção 61.115 do RBHA 61, ou disposições correspondentes do RBAC que venha a substituí-lo, como aplicável;

- RBAC142 Item 45 (f) Em adição às exigências do parágrafo (e) desta Seção, cada CTAC deve assegurar que cada instrutor que ministre treinamento em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado ou validado pela ANAC, para a condução de todo treinamento para a concessão ou revalidação de habilitação de tipo, que esse instrutor tenha realizado um Treinamento Orientado para Operação em Rota (LOFT) com pelo menos uma hora de voo, durante o qual o instrutor tenha operado os controles, na função de primeiro em comando, em um dispositivo de treinamento para simulação de voo do mesmo tipo da aeronave para o qual for designado a ministrar treinamento.

- RBAC142 Item 67 (e) O instrutor só pode ministrar treinamento e aplicar exames teóricos em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.

- RBAC142 Item 69 (e) O examinador credenciado só pode aplicar exames em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Definição da diferenciação entre tipo e classe dentro do RBAC142.

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

- RBAC142 Item 25 (g) Os treinamentos de qualificação para obtenção ou revalidação de habilitação de tipo devem ser executados exclusivamente utilizando dispositivos de treinamento para simulação de voo específicos, a menos que estes não existam. Para as aeronaves pertencentes a habilitação classe essa exigência não se aplica.

- RBAC142 Item 45 (a) (1) esteja qualificada e habilitada no tipo/classe de aeronave na qual conduzirá o treinamento;

- RBAC142 Item 45 (a)(3)(i) se ministrando treinamento em equipamento de treinamento que requeira uma habilitação de tipo, satisfaça as exigências de experiência para a concessão de licença de piloto de linha aérea segundo a Seção 61.115 do RBHA 61, ou disposições correspondentes do RBAC que venha a substituí-lo, como aplicável; Para as aeronaves pertencentes a habilitação classe essa exigência não se aplica.

- RBAC142 Item 45 (f) Em adição às exigências do parágrafo (e) desta Seção, cada CTAC deve assegurar que cada instrutor que ministre treinamento em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado ou validado pela ANAC, para a condução de todo treinamento para a concessão ou revalidação de habilitação de tipo, que esse instrutor tenha realizado um Treinamento Orientado para Operação em Rota (LOFT) com pelo menos uma hora de voo, durante o qual o instrutor tenha operado os controles, na função de primeiro em comando, em um dispositivo de treinamento para simulação de voo do mesmo tipo da aeronave para o qual for designado a ministrar treinamento. Para as aeronaves pertencentes a habilitação classe essa exigência não se aplica.

- RBAC142 Item 67 (e) O instrutor só pode ministrar treinamento e aplicar exames teóricos em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos/classes de aeronaves.

- RBAC142 Item 69 (e) O examinador credenciado só pode aplicar exames em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos/classes de aeronaves.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

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

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

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

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

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

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

- RBAC142 Item 25 (g) Os treinamentos de qualificação para obtenção ou revalidação de habilitação de tipo devem ser executados exclusivamente utilizando dispositivos de treinamento para simulação de voo específicos, a menos que estes não existam.

- RBAC142 Item 45 (a) (1) esteja qualificada e habilitada no tipo de aeronave na qual conduzirá o treinamento;

- RBAC142 Item 45 (a)(3)(i) se ministrando treinamento em equipamento de treinamento que requeira uma habilitação de tipo, satisfaça as exigências de experiência para a concessão de licença de piloto de linha aérea segundo a Seção 61.115 do RBHA 61, ou disposições correspondentes do RBAC que venha a substituí-lo, como aplicável;

- RBAC142 Item 45 (f) Em adição às exigências do parágrafo (e) desta Seção, cada CTAC deve assegurar que cada instrutor que ministre treinamento em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado ou validado pela ANAC, para a condução de todo treinamento para a concessão ou revalidação de habilitação de tipo, que esse instrutor tenha realizado um Treinamento Orientado para Operação em Rota (LOFT) com pelo menos uma hora de voo, durante o qual o instrutor tenha operado os controles, na função de primeiro em comando, em um dispositivo de treinamento para simulação de voo do mesmo tipo da aeronave para o qual for designado a ministrar treinamento.

- RBAC142 Item 67 (e) O instrutor só pode ministrar treinamento e aplicar exames teóricos em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.

- RBAC142 Item 69 (e) O examinador credenciado só pode aplicar exames em equipamentos de treinamento para no máximo dois tipos de aeronaves.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição fora de escopo, uma vez que o objetivo da presente emenda é restrito à seção 142.25 do RBAC 142.
A discussão acerca desta contribuição apresentada será tratada no processo 00065.003966/2018-81, que se refere a uma revisão ampla do RBAC 142.

Contribuição nº 7

Colaborador: Stephane Grusse Dagneaux

Instituição: Centro de Treinamento Helbras

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

142.39 (a) (3) a ANAC seja notificada, por escrito, pelo menos sessenta dias antes do início pretendido do funcionamento do CTAC remoto.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

142.39 (a) (3) a ANAC seja notificada, por escrito, antes do início pretendido do funcionamento do CTAC remoto.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O estabelecimento de requisito de notificação a ANAC para os Centros de Treinamento Remoto, visto que esses Centros só podem existir vinculados a um CTAC aprovado, gera situações em que treinamentos em locais com a estrutura necessária não podem ocorrer por não terem comunicado a ANAC com 60 dias de antecedência mesmo que estes locais atendam totalmente os critérios exigidos.

Ainda sob este aspecto, importa destacar que as organizações detentoras de certificados de CTAC, regidas pelos RBAC 142, são obrigadas a implementar e manter sistemas de qualidade que garantam a conformidade de seus serviços com os requisitos de segurança operacional.

Entretanto, o regulamento acima mencionado não prescreve requisitos para qualificação, designação, aceitação pela ANAC e responsabilidades dos gestores que respondem pelos sistemas de qualidade dessas organizações. A ANAC também não provê cursos de sistemas de qualidade para esses PSAC. A atuação da ANAC sobre essas organizações se dá por meio de auditorias de certificação inicial e acompanhamento, nas quais a ANAC avalia se seus sistemas de qualidade estão em conformidade com os requisitos aplicáveis.

Dessa forma, os requisitos de CTAC remoto podem se enquadrar nas auditorias de acompanhamento como acontece com os requisitos do sistema da qualidade, retirando-se assim a exigência de informar a ANAC com 60 dias de antecedência sobre a necessidade criação de um CTAC remoto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição fora de escopo, uma vez que o objetivo da presente emenda é restrito à seção 142.25 do RBAC nº 142.
A discussão acerca desta contribuição apresentada será tratada no processo nº 00065.003966/2018-81, que se refere a uma revisão ampla do RBAC nº 142.