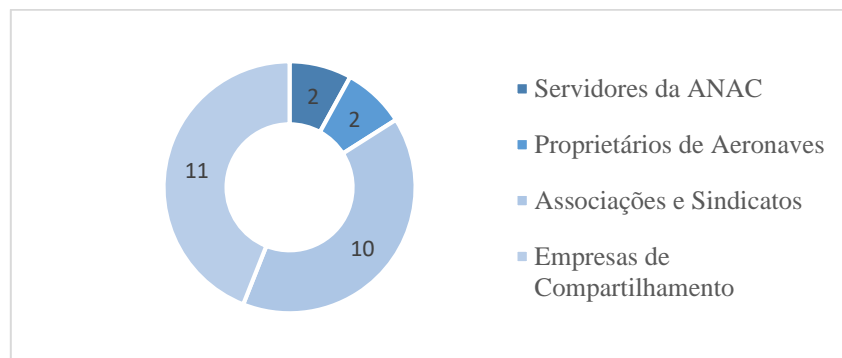




Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 91, intitulado “requisitos Gerais de Operação para Aeronaves Civis”, 119, intitulado “Operadores de Transporte Aéreo Público”, e 142, intitulado “Certificação e Requisitos Operacionais: Centros de treinamento de aviação civil”

A Audiência Pública foi realizada no período de 5 de agosto a 6 de setembro de 2019, durante o qual foram recebidas **25 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.046296/2018-87

Dezembro/2019

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

CONTRIBUIÇÃO Nº 1	
Identificação	
Autor da Contribuição: Carlos Alberto Bertotto Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1001 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicito incluir no ítem 91.1001, seção (a), a possibilidade de outros arranjos jurídicos para a propriedade compartilhada, como Associações Civas sem fins Lucrativos e Sociedades com Propósito Específico (SPE). O texto ficaria assim: (a) Em adição aos requisitos estabelecidos em outras subpartes deste Regulamento, esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis a cotistas, sociedades cooperativas de cotistas, associações civis sem fins lucrativos de cotistas, Sociedades de Propósito Específico (SPE) e administradores dos programas de propriedade compartilhada regendo:	
Justificativa: As cooperativas, em determinadas situações, geram problemas de gestão e de diferenciação entre cotistas com bens de valores diferenciados. O regulamento devem permitir que outras formas de associatividade, regidas pelo código civil, sejam possíveis, sem prejuízo a operação do sistema de compartilhamento.	
CONTRIBUIÇÃO Nº 2	
Identificação	
Autor da Contribuição: Carlos Alberto Bertotto Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1049 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Vários programas de Propriedade Compartilhada, assim como o nosso, operam aeronaves monomotoras com 4 lugares. O Item 91.1049, (d) (3), indica que para voar IFR com passageiros a bordo é necessário 2 pilotos. Solicitamos que esta exigência seja retirada para monomotores.	
Justificativa: A exigência de 2 pilotos em um monomotor com pouca capacidade inviabiliza a operação, pois deixa apenas 50% da capacidade de pay-loads destas aeronaves para passageiros. Nenhum associado irá comprar uma cota sabendo que só pode levar 2 passageiros em uma aeronave que cabem 4. Além disso, é bastante improvável que o comandante saiba em quais situações terá que ingressar em condições IMC. Neste caso, todos os voos deveria levar 2 tripulantes, inviabilizando a operação econômica destas aeronaves em compartilhamento, fazendo o custo explodir e deixando apenas 2 lugares para passageiros. As aeronaves utilizadas geralmente são Cirrus, que possuem paraquedas balístico, o que oferece segurança aos passageiros caso ocorra algum imprevisto. Sugerimos que esta regra só se aplique a bimotores e aeronaves Tipo e não a monomotores com poucos lugares a bordo.	
CONTRIBUIÇÃO Nº 3	
Identificação	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

Autor da Contribuição: Carlos Alberto Bertotto Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1055 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A seção 91.1053, sobre os requisitos de pilotos está bastante confusa. Não entendemos qual é a quantidade de horas requeridas para voo IFR. Dá a entender que são necessárias 1200 horas e PLA para voar IFR.	
Justificativa: Esta solicitação é inviável para aeronaves monomotoras de pequeno porte. Não haverão pilotos habilitados para tal experiência, pois o salário para um piloto com 1200 horas e PLA é alto, o que inviabiliza a operação financeira dos compartilhamentos de aeronaves, que visam redução de custos. Um requisito aceitável seria de 500 horas totais para operar pequenos monomotores.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 4	
Identificação	
Autor da Contribuição: Carlos Alberto Bertotto Carlos Alberto Bertotto Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1069 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os exames de proficiência de voo IFR e VFR deveriam culminar com os recheques das licenças exigidas pela ANAC. O custo de treinamento fica inviável se a cada ano os pilotos tenham que provar proficiência em 2 momentos: no recheque anual obrigatório e no treinamento da empresa. Acreditamos que estes dois eventos devam ser juntados em 1, sempre sincronizados com os períodos de recheque dos pilotos.	
Justificativa: Os pilotos executam procedimentos IFR toda a semana. Exigir treinamento de 6 em 6 meses aumenta o custo da operação e não traz um incremento de segurança que justifique tal procedimento.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 5	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rodolfo Garcia Da Costa Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.501 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do título:	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA, GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA
Para:

AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA, GRANDES AERONAVE E AERONAVES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA

Justificativa:

A seção 91.501 é o único trecho do regulamento que discorre sobre as possibilidades de realização de voo de demonstração, contratos de permuta além da possibilidade de utilizar o RBAC 91 em aeronave que estão sobre um contrato de cessão.

Se utilizarmos a palavra Aviões ao invés de aeronave, isso excluirá os helicópteros.

CONTRIBUIÇÃO Nº 6

Identificação

Autor da Contribuição: Rodolfo Garcia Da Costa

Categoria: Proprietário de aeronave

Documento: Minuta de emenda ao RBAC nº 91

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1001

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

De:

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas, e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que,.

Para:

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui pelo menos uma cota mínima em uma aeronave do programa, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas, e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que,.

Justificativa:

Da forma como foi proposto no texto, poderia deixar a interpretação de que quem possuir mais do que uma cota mínima não será considerado cotista. Entendo que o objetivo do texto é considerar cotista quem tem a uma cota mínima ou mais.

CONTRIBUIÇÃO Nº 7

Identificação

Autor da Contribuição: Rodolfo Garcia Da Costa

Categoria: Proprietário de aeronave

Documento: Minuta de emenda ao RBAC nº 91

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.501

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Texto atual:

(d) (10) uma quantia adicional, igual a 100% das despesas listadas no parágrafo (d)(1) desta seção.

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

Texto proposto:

(10) uma quantia adicional, igual a 180% das despesas listadas no parágrafo (d)(1) desta seção.

Justificativa:

Os custos referentes às atividades de manutenção de aeronaves aqui no Brasil são consideravelmente superiores aos custos incorridos em outros mercados. Muito por conta da alta tributação aplicável para contratação de serviços e importação de materiais.

Já o custo de combustível de aviação é bastante similar aos praticados no mercado americano.

Sendo assim, limitar a cobrança pelas horas voadas a duas vezes o valor do combustível impreterivelmente levará as empresas a não coletarem os recursos necessários para fazer frente aos custos de manutenção. O que levará a operação a condições altamente inseguras.

Vale salientar que o valor cobrado por hora de fretamento de uma aeronave é de cerca de 5 vezes o valor do combustível. Portanto permitir uma cobrança de até 180% do valor do combustível, não poderia ser encarada como uma operação remunerada.

CONTRIBUIÇÃO Nº 8

Identificação

Autor da Contribuição: Rogerio Andrade De Sá

Categoria: Outros

Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1015

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugestão:

- (a) A pessoa conduzindo operações segundo esta Subparte ou fornecendo serviços de administração de programa de propriedade compartilhada a cotistas deve fazê-lo de acordo com especificações administrativas emitidas pela ANAC segundo esta Subparte para o administrador do programa. As especificações administrativas incluirão:
- (2) uma lista atualizada de todos os cotistas ou uma referência à sua localização e uma lista atualizada dos tipos, números de série e marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves; (...)

Justificativa:

Esclarecer que o administrador terá a alternativa de manter a lista de cotistas atualizada em sua base principal de operações ou em outro local aceito pela ANAC e referenciado em suas especificações administrativas, conforme itens 91.1015 (b) e 91.1027 (a) (5).

CONTRIBUIÇÃO Nº 9

Identificação

Autor da Contribuição: Rogerio Andrade De Sá

Categoria: Outros

Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1015

Tipo de Contribuição: Exclusão

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

Exclusão por completo do item (7).

(a) A pessoa conduzindo operações segundo esta Subparte ou fornecendo serviços de administração de programa de propriedade compartilhada a cotistas deve fazê-lo de acordo com especificações administrativas emitidas pela ANAC segundo esta Subparte para o administrador do programa. As especificações administrativas incluirão:
(7) a localização da base principal de manutenção do administrador de programa e as oficinas certificadas contratadas para fazer a manutenção das aeronaves do programa;

Justificativa:

A Avanto opera diversos modelos de aeronaves, asa fixa e asa rotativa, em seu programa de propriedade compartilhada e, para cada modelo se aeronave, existem diversas oficinas certificadas aptas para prestar o serviço, sendo elas escolhidas conforme o serviço a ser realizado, a localização da aeronave e o prazo de execução do serviço. Assim, é inviável indicar uma “base principal de manutenção”.

Com relação às oficinas certificadas, também temos dificuldade em manter uma lista das mesmas nas especificações administrativas tendo em vista que, com uma certa frequência, é necessário utilizar oficinas distantes da base principal de operações para realizar reparos. Isso ocorre, por exemplo, quando a aeronave apresenta algum problema em outro estado ou mesmo em outro país e é necessária a contratação de uma oficina local para realizar o reparo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 10

Identificação

Autor da Contribuição: Rogerio Andrade De Sá
Categoria: Outros

Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1015
Tipo de Contribuição: Alteração
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

alterar de:

(d) o administrador do programa deve informar por escrito à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, qualquer estabelecimento ou modificação de localização de sua base principal de operações ou base principal de manutenção.

para:

(d) o administrador do programa deve informar por escrito à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, qualquer estabelecimento ou modificação de localização de sua base principal de operações.

Justificativa:

A Avanto opera diversos modelos de aeronaves, asa fixa e asa rotativa, em seu programa de propriedade compartilhada e, para cada modelo se aeronave, existem diversas oficinas certificadas aptas para prestar o serviço, sendo elas escolhidas conforme o serviço a ser realizado, a localização da aeronave e o prazo de execução do serviço. Assim, é inviável indicar uma “base principal de manutenção”.

CONTRIBUIÇÃO Nº 11

Identificação

Autor da Contribuição: Rogerio Andrade De Sá
Categoria: Outros

Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1035
Tipo de Contribuição: Exclusão

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

Arquivo anexo: Não
Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (c) Antes de cada decolagem o piloto em comando deve visar aos passageiros o nome da entidade no controle operacional do voo. Sugestão: Excluir por completo.
Justificativa: De acordo com o item 91.1009, em todo voo do programa o controle operacional é exercido pelo administrador do programa.

CONTRIBUIÇÃO Nº 12	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogerio Andrade De Sá Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1051 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (f) O administrador de programa deve informar à ANAC a contratação de uma pessoa para qualquer uma das funções previstas no parágrafo (b) desta seção, antes de sua entrada em exercício na função. Sugestão de alteração para: (f) O administrador de programa deve informar à ANAC a contratação de uma pessoa para qualquer uma das funções previstas no parágrafo (b) desta seção até dez dias após sua contratação, indicando a data do início do exercício de suas funções.	
Justificativa: Os itens (f) e (g) estão incongruentes pois o item (f) requer a comunicação à ANAC antes da entrada da pessoa em exercício na função e o item (g) estabelece que a entrada em exercício da pessoa não depende da prévia aprovação da ANAC. A informação posterior à ANAC possibilita uma contratação de emergência em caso de vacância repentina do cargo, evitando assim que o cargo fique vago por período prolongado, o que poderia oferecer riscos para a operação do programa.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 13	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1005 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

91.1005, “(d) É vedada a utilização de tripulantes, em um voo do programa, sem o respectivo contrato de trabalho firmado diretamente com o Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada, devendo em todos os casos ser observado o disposto no artigo 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta)”.

91.1005, “(e) O Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada deverá observar as limitações operacionais estabelecidas pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e pelo RBAC 117, realizando o devido gerenciamento de fadiga humana da tripulação que compõe as aeronaves do programa”.

Justificativa:

A proposta de inclusão aqui realizada objetiva a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), pelo RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise. A proposta visa, ainda, diminuir o risco de acidentes aéreos decorrentes da ausência de um gerenciamento de fadiga humana da tripulação.

Ademais, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave.

Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização do termo “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017, ou deixem obscura a necessidade de o Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada ter de respeitar as limitações operacionais estabelecidos na aludida lei.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas
Categoria: Outros

Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1005

Tipo de Contribuição: Inclusão

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

91.1005, “(d) É vedada a utilização de tripulantes, em um voo do programa, sem o respectivo contrato de trabalho firmado diretamente com o Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada, devendo em todos os casos ser observado o disposto no artigo 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta)”.

91.1005, “(e) O Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada deverá observar as limitações operacionais estabelecidas pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e pelo RBAC 117, realizando o devido gerenciamento de fadiga humana da tripulação que compõe as aeronaves do programa”.

Justificativa:

A proposta de inclusão aqui realizada objetiva a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), pelo RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise. A proposta visa, ainda, diminuir o risco de acidentes aéreos decorrentes da ausência de um gerenciamento de fadiga humana da tripulação.

Ademais, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave.

Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017,

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização do termo “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017, ou deixem obscura a necessidade de o Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada ter de respeitar as limitações operacionais estabelecidos na aludida lei.

CONTRIBUIÇÃO Nº 15	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1015 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 91.1015, “(g) Cada administrador de programa deve manter cada um de seus empregados e outras pessoas que executam tarefas de suporte para as suas operações informados das provisões de suas especificações administrativas aplicáveis aos deveres e responsabilidades de tais empregados ou pessoas.”	
Justificativa: As sugestões aqui fornecidas visam a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos (a introdução do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise). Em específico, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave. A maior parte dos operadores que irão executar uma operação compartilhada irão permanecer sob o Apêndice “A” do RBAC 117, cujos limite de voo e jornada são aqueles dispostos na referida “Nova Lei do Aeronauta”. Além disso, tais operadores devem cumprir com o disposto nas Subpartes A e B do RBAC 117. Pode haver casos em que um administrador de programa opte por estender a jornada de trabalho dos tripulantes através do uso de um SGRF. Nesses casos, deve ser incluída uma ressalva nos itens pertinentes da Subparte K e a sugestão é a elaboração da redação que contemple tal tipo de operação. Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização dos termos “empregado” e “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017.	
CONTRIBUIÇÃO Nº 16	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1027 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

<p>91.1027, (3) “(vii) os registros de jornada de trabalho, o número de horas de voo do piloto e as extensões de jornada com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), as limitações de voo deste Regulamento e os limites operacionais do RBAC 117;”</p> <p>91.1027, “(4) um registro individual para cada comissário de voo requerido por este Regulamento, incluindo registros de jornada de trabalho, número de horas de voo e extensões de jornada, conservado com detalhes suficientes para determinar conformidade com os requisitos aplicáveis deste Regulamento, da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), e do RBAC 117; e”</p>
<p>Justificativa:</p> <p>As sugestões aqui fornecidas visam a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos (a introdução do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise).</p> <p>Em específico, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave.</p> <p>A maior parte dos operadores que irão executar uma operação compartilhada irão permanecer sob o Apêndice “A” do RBAC 117, cujos limite de voo e jornada são aqueles dispostos na referida “Nova Lei do Aeronauta”. Além disso, tais operadores devem cumprir com o disposto nas Subpartes A e B do RBAC 117.</p> <p>Pode haver casos em que um administrador de programa opte por estender a jornada de trabalho dos tripulantes através do uso de um SGRF. Nesses casos, deve ser incluída uma ressalva nos itens pertinentes da Subparte K e a sugestão é a elaboração da redação que contemple tal tipo de operação.</p> <p>Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização dos termos “empregado” e “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 17	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas</p> <p>Categoria: Outros</p>	<p>Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1027</p> <p>Tipo de Contribuição: Alteração</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>91.1027, (3) “(vii) os registros de jornada de trabalho, o número de horas de voo do piloto e as extensões de jornada com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), as limitações de voo deste Regulamento e os limites operacionais do RBAC 117;”</p> <p>91.1027, “(4) um registro individual para cada comissário de voo requerido por este Regulamento, incluindo registros de jornada de trabalho, número de horas de voo e extensões de jornada, conservado com detalhes suficientes para determinar conformidade com os requisitos aplicáveis deste Regulamento, da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), e do RBAC 117; e”</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>As sugestões aqui fornecidas visam a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos (a introdução do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise).</p> <p>Em específico, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave.</p>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

A maior parte dos operadores que irão executar uma operação compartilhada irão permanecer sob o Apêndice “A” do RBAC 117, cujos limite de voo e jornada são aqueles dispostos na referida “Nova Lei do Aeronauta”. Além disso, tais operadores devem cumprir com o disposto nas Subpartes A e B do RBAC 117. Pode haver casos em que um administrador de programa opte por estender a jornada de trabalho dos tripulantes através do uso de um SGRF. Nesses casos, deve ser incluída uma ressalva nos itens pertinentes da Subparte K e a sugestão é a elaboração da redação que contemple tal tipo de operação. Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização dos termos “empregado” e “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017.

CONTRIBUIÇÃO Nº 18

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas
Categoria: Outros

Documento: Minuta de emenda ao RBAC nº 91
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1049
Tipo de Contribuição: Alteração
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

91.1049, “(b) O administrador de programa deve firmar contrato de trabalho diretamente com os tripulantes, utilizando um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:”

91.1049, “(c) - O administrador de programa deve publicar as escalas de serviço dos tripulantes com antecedência suficiente para atender a Lei do Aeronauta e o RBAC 117”.

Justificativa:

As sugestões aqui fornecidas visam a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos (a introdução do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise).

Em específico, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave.

A maior parte dos operadores que irão executar uma operação compartilhada irão permanecer sob o Apêndice “A” do RBAC 117, cujos limite de voo e jornada são aqueles dispostos na referida “Nova Lei do Aeronauta”. Além disso, tais operadores devem cumprir com o disposto nas Subpartes A e B do RBAC 117.

Pode haver casos em que um administrador de programa opte por estender a jornada de trabalho dos tripulantes através do uso de um SGRF. Nesses casos, deve ser incluída uma ressalva nos itens pertinentes da Subparte K e a sugestão é a elaboração da redação que contemple tal tipo de operação.

Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização dos termos “empregado” e “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017.

CONTRIBUIÇÃO Nº 19

Identificação

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1081 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 91.1081, “(ix) RBAC 117 e gerenciamento de fadiga humana, quando o administrador do programa optar por um SGRF em suas operações.”	
Justificativa: A sugestão de inclusão aqui fornecida visa a adequação do item 91.1081 do RBAC 91 aos novos conceitos de gerenciamento de fadiga humana estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos, como a edição do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 20	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1041 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 91.1041, item (d) “(2) existirem alterações na aeronave, seus sistemas, ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo e a técnica de pilotagem da aeronave, especialmente quando em condições anormais de voo”.	
Justificativa: A sugestão abaixo visa garantir que os pilotos tenham conhecimento suficiente da aeronave e seus sistemas. Às vezes uma mesma família de aeronaves pode conter sistemas que operam de forma diferente, mas acabam sendo certificados com um mesmo “tipo” requerendo nenhum ou pouco estudo das diferenças entre modelos. Tais diferenças já ocasionaram em acidentes e incidentes, já que o comportamento da aeronave não está de acordo com o modelo mental que o piloto tem em experiências prévias com a mesma família/modelo.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 21	
Identificação	
Autor da Contribuição: Ednei Ramthum Do Amaral Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1049 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 91.1049	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

(d)(3) em voos IFR com passageiros a bordo, exceto como previsto nos parágrafos (f) e (g) desta seção; ou
(f) Ressalvado o disposto nos parágrafos (d)(2) e (4) desta seção, e exceto se forem necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave segundo esta Subparte que esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento, sem um segundo em comando, desde que sua utilização esteja autorizada pelas especificações administrativas.

Justificativa:

Alinhamento de 91.1049(d)(3) a 135.101 do RBAC nº 135 e de 91.1049(f) e (g) ao 135.105(a) do RBAC nº 135. O importante é deixar claro que:
- sempre que a aeronave tiver uma configuração aprovada para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo os assentos para pilotos, deve haver um piloto segundo em comando;
- sempre que houver operação CAT II, deve haver um piloto segundo em comando;
- a exceção que considera o uso de piloto automático vale somente para quando o piloto segundo em comando é exigido em razão de haver passageiros a bordo em voos IFR.

CONTRIBUIÇÃO Nº 22

Identificação

Autor da Contribuição: Ednei Ramthum Do Amaral
Categoria: Outros

Documento: Minuta de emenda ao RBAC nº 91
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1049
Tipo de Contribuição: Alteração
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

91.1049

(d)(3) em voos IFR com passageiros a bordo, exceto como previsto nos parágrafos (f) e (g) desta seção; ou
(f) Ressalvado o disposto nos parágrafos (d)(2) e (4) desta seção, e exceto se forem necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave segundo esta Subparte que esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento, sem um segundo em comando, desde que sua utilização esteja autorizada pelas especificações administrativas.

Justificativa:

Alinhamento de 91.1049(d)(3) a 135.101 do RBAC nº 135 e de 91.1049(f) e (g) ao 135.105(a) do RBAC nº 135. O importante é deixar claro que:
- sempre que a aeronave tiver uma configuração aprovada para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo os assentos para pilotos, deve haver um piloto segundo em comando;
- sempre que houver operação CAT II, deve haver um piloto segundo em comando;
- a exceção que considera o uso de piloto automático vale somente para quando o piloto segundo em comando é exigido em razão de haver passageiros a bordo em voos IFR.

CONTRIBUIÇÃO Nº 23

Identificação

Autor da Contribuição: Rodolfo Garcia Da Costa
Categoria: Proprietário de aeronave

Documento: Minuta de emenda ao RBAC nº 91
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1005
Tipo de Contribuição: Esclarecimento
Arquivo anexo: Não

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Texto proposto (a) É vedado o transporte remunerado de pessoas ou bens em um voo do programa. No entanto, são permitidos os ressarcimentos previstos na seção 91.501 deste Regulamento.
Justificativa: Da forma como foi proposto no texto, as empresas administradoras do programa compartilhamento ficarão restritas a cobrar apenas o reembolso de algumas despesas e um valor adicional equivalente a 100% do gasto com combustível, valor este que serviria para fazer frente aos custos de manutenção. É possível demonstrar com bastante facilidade que os custos de manutenção por hora de voo em algumas aeronaves pode superar custos com combustível, isso ocorre porque os custos de manutenção no Brasil são bastante superiores aos custos observados no mercado americano. Além disso, todos os administradores de programas de compartilhamento cobram uma taxa fixa mensal para fazer frente aos custos fixos da operação (hangaragem, salário de piloto, seguro, taxa de administração, etc). Sobre as horas voadas cada cotista paga uma taxa por hora de voo visando cobrir os custos referente aos gastos com combustível, lubrificantes e provisões de manutenção. No texto que consta na legislação americana, fica entendido que o cotista não pode fretar a aeronave, não cria limitação nos valores que os administradores de programa podem cobrar pelas horas voadas. Impor esse tipo de restrição aos administradores de programa poderá gerar restrições orçamentárias e falta de recursos para fazer frentes aos custos de manutenção, gerando assim condições inseguras.

CONTRIBUIÇÃO Nº 24	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABAG Associação Brasileira De Aviação Geral Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1041 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir toda a seção.	
Justificativa: Uma vez que se trata de operação privada, que não requer voos de avaliação operacional e testes de validação, somente aplicáveis às operações certificadas, não há motivo para exigir tal procedimento. Além disso, os demais requisitos desta subparte relativos a manuais e responsabilidades dois gestores, já pressupõem a existência de todos os procedimentos necessários á garantia da operação quando uma aeronave dua pilot com motor a reação for incorporada à frota. Finalmente, há a questão do custo: 25h de voo de testes com uma aeronave com tais características supera facilmente a marca de R\$1milhão, o que pode inviabilizar a adoção de tais equipamentos por uma operação compartilhada.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 25
Identificação

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019
Proposta de emenda aos RBAC nº 91, 119 e 142

Autor da Contribuição: ABAG Associação Brasileira De Aviação Geral Categoria: Outros	Documento: Minuta de emenda ao RBAC ° 91 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 91.1051 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Retirar a necessidade de manter os cargos de diretor ou gerente de operações, gerente de segurança operacional, e diretor ou gerente de manutenção, mantendo somente o de gestor responsável.	
Justificativa: A obrigatoriedade de haver os cargos de diretor ou gerente de operações, de gerente de segurança operacional, e de diretor ou gerente de manutenção imporia um ônus á operação compartilhada que inviabilizaria as operações de menor porte, e na prática resultaria em contratações pro-forma. O essencial é haver um gestor responsável para responder administrativa e juridicamente pela operação, ficando sob sua responsabilidade a contratação de diretores para auxiliá-lo na condução técnica da operação.	