



**Relatório das contribuições referentes à audiência pública nº 06/2011 do  
REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 137**

Maio – 2012

106 contribuições

<b>Contribuição nº 1</b>	
<b>Colaborador:</b> Alison Paulo da Luz Dupont [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições</b></p> <p>(a) Certificações                      (1) A empresa que pretenda prestar serviço comercial aeroagrícola deve obter e manter válido um Certificado de Operador Aéreo (COA) e respectivas Especificações Operativas (EO) antes de iniciar tais operações.</p> <p>(b) Autorizações                      (1) O COA autoriza seu detentor a realizar operações comerciais aeroagrícolas em conformidade com este regulamento.</p>	<p><b>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições</b></p> <p>(a) Certificações                      (1) A empresa que pretenda prestar serviço comercial aeroagrícola deve obter e manter válido um Certificado de Operador Aéreo (COA), as respectivas Especificações Operativas (EO) e, antes de iniciar tais operações, <b>deverá aguardar a publicação de decisão da diretoria da ANAC contendo o período de validade da autorização para operar.</b></p> <p>(b) Autorizações                      (1) O COA atesta que o seu detentor está capacitado a realizar operações comerciais aeroagrícolas em conformidade com este regulamento, somente após a publicação da autorização para operar.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
	<p>Contribuição aproveitada com diferença de forma, como segue:</p> <p><i>137.5(a) A empresa que pretenda prestar SAE na modalidade aeroagrícola (uso comercial) deve obter e manter válido um COA e respectivas EO antes de iniciar tais operações.</i></p> <p><i>(c) O detentor de COA somente pode realizar operações comerciais aeroagrícolas em conformidade com este Regulamento após a publicação, pela ANAC, da autorização para operar.</i></p>

Contribuição nº 2	
Colaborador: Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	Instituição: ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.9 Utilização do Nome Comercial</b></p> <p>...</p> <p>(b) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode operar uma aeronave segundo este RBAC 137, a menos que seu nome comercial esteja legivelmente escrito na aeronave e seja sempre claramente visível e compreensível pelo lado de fora da aeronave por uma pessoa no solo. A forma de escrever o nome na aeronave e legibilidade do mesmo devem ser aceitas pela ANAC.</p>	<p>(b) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode operar uma aeronave segundo este RBAC 137, a menos que seu nome comercial esteja legivelmente escrito na aeronave , <b>com letras entre 5 e 15 centímetros de altura</b>, e seja sempre claramente visível e compreensível pelo lado de fora da aeronave, por uma pessoa no solo.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Definindo-se o tamanho da letra, elimina-se a subjetividade. O tamanho da letra está alinhado com o requisito já definido para a inscrição SAE necessária nestas aeronaves, conforme requisito do RBAC 45, item 45.12-I (b).</p>	<p>Contribuição aproveitada com diferenças de forma:</p> <p><i>137.9(b) Nenhum detentor de COA pode permitir a operação de uma aeronave segundo este Regulamento, a menos que o nome comercial da empresa esteja legivelmente escrito na aeronave, com letras entre 5 e 15 centímetros de altura, e seja sempre claramente visível e compreensível por uma pessoa no solo.</i></p> <p>Ver também análise das contribuições nº 36 e 42.</p>

Contribuição nº 3	
Colaborador: Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	Instituição: ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.101 Requisitos Gerais</b></p> <p>...</p> <p>(d) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve apresentar toda a documentação prevista neste regulamento dentro do tempo estabelecido para cada fase do processo de certificação sob pena de ter seu processo sobrestado ou cancelado, conforme o caso.</p>	<p>...</p> <p>(d) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve apresentar toda a documentação prevista neste regulamento dentro do <b>tempo estabelecido</b> para cada fase do processo de certificação sob pena de ter seu processo sobrestado ou <b>arquivado</b>, conforme o caso.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Não há previsão na IN nº 22 da ANAC para cancelamento de processos, e sim arquivamento. Art. 35 da IN nº 22 "Fica vedado o cancelamento de processo regularmente constituído"... Sobre o "<b>tempo estabelecido</b>", não há menção no regulamento de tais tempos.</p>	<p>Contribuição aproveitada com diferenças de forma:</p> <p><i>137.101(d) O requerente de um COA deve apresentar toda a documentação prevista na seção 137.107 deste Regulamento para cada fase do processo de certificação, dentro do prazo estabelecido, caso contrário poderá ter seu processo sobrestado ou arquivado, conforme o caso.</i></p>

<b>Contribuição nº 4</b>	
<b>Colaborador:</b> Alison Paulo da Luz Dupont [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
	<p><i>PROPOMOS A SEGUINTE REDAÇÃO DO ITEM ABAIXO</i></p> <p><i>137.101 (d) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve apresentar toda a documentação prevista neste regulamento dentro do tempo estabelecido para cada fase do processo de certificação.</i></p> <p><i>(i) Durante o prazo estipulado para a entrega da documentação o processo será sobrestado.</i></p> <p><i>(ii) Caso o requerente não consiga cumprir o prazo proposto pela ANAC, o processo será arquivado e a empresa deverá reiniciar o processo para a obtenção do Certificado de Operador Aeroagrícola.</i></p> <p><i>137.101(e) Propomos a exclusão do item 137.101 (e). Ou este item pode ser usado para reforçar que:</i></p> <p><i>“Os prazos para análise de documentação ou requisito por parte da ANAC serão considerados apenas quando o requerente fizer a entrega formal da documentação solicitada.”</i></p> <p><i>137.511 (e) – Qual é o prazo estabelecido pela ANAC para a empresa aplicar as emendas requeridas em processo de análise do MGSO?</i></p> <p><i>Se a empresa não cumprir o proposto pela ANAC? Qual seria a sanção?</i></p> <p><i>137.519 (f)(6) – PROPOSTA DE NOVA REDAÇÃO</i></p> <p><i>(6) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios do primeiro semestre até o dia 15 de julho e os relatórios do segundo semestre até o dia 15 de janeiro do ano seguinte.</i></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
	<p>137.101(d): contribuição não aproveitada. Detalhamento de procedimentos de cumprimento de requisito a ser tratado por IS ou MPR. Referir-se à análise da contribuição nº 3.</p> <p>137.101(e): contribuição aproveitada com diferença de forma, como segue:</p> <p><i>(e) O requerente de um COA deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.</i></p> <p>137.511(e): os prazos são estabelecidos pela ANAC em acordo com o detentor de COA e variará de acordo com a complexidade das alterações, não podendo, portanto, ser estabelecido no RBAC 137. A não implementação das alterações no prazo estabelecido sujeita o detentor de</p>

	<p>COA às sanções previstas no CBA por descumprimento de norma, a menos que a ANAC entenda que o prazo possa ou deva ser prorrogado. O referido parágrafo foi renumerado para 137.511(d), com a seguinte redação:  <i>(d) O detentor de COA deve incorporar todas as emendas requeridas pela ANAC no prazo estabelecido na notificação correspondente.</i></p> <p>137.519(f)(6): contribuição aproveitada com variação de forma. A seção foi renumerada para 137.517. A ANAC optou por somente requerer relatórios semestrais ao invés de bimestrais e semestrais. A contribuição foi, portanto, aproveitada no parágrafo (h) da seção 137.517:  <i>(h) O detentor de COA deve enviar à ANAC os relatórios do primeiro semestre até o dia 15 de julho e os relatórios do segundo semestre até o dia 15 de janeiro do ano seguinte.</i></p>
--	--

<b>Contribuição nº 5</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.103 Requisitos para as Aeronaves Aeroagrícolas</b>                      (a) O detentor de certificado deve possuir <b>uma frota</b> de aeronaves que:</p>	(a) O detentor de certificado deve possuir <b>uma ou mais aeronaves</b> que:
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
A palavra FROTA pode dar o entendimento que a empresa <b>deve</b> possuir <b>mais de uma</b> aeronave.	Contribuição aproveitada com variação de forma, como segue: <i>137.103(a) O detentor de COA deve possuir uma ou mais aeronaves que:</i>

<b>Contribuição nº 6</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo</b>                      (b)...                      (5) Fase 5 – Certificação.</p>	(5) Fase 5 – Emissão do Certificado.
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
A finalização da certificação ocorre após a publicação da portaria do COA, e a finalização do respectivo processo de certificação. A conclusão de todas as 5 fases pode ser considerada a certificação, mas a fase 5 isoladamente trata somente da emissão do certificado.	Contribuição aproveitada conforme proposta.  A seção foi renumerada para 137.107.

<b>Contribuição nº 7</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo</b></p> <p>(i) Carta de Requerimento de Certificação (CRC), de acordo com o modelo estabelecido pela ANAC, e os seguintes anexos:</p> <p>(A) documentos da empresa, entre eles, fichas de peso e balanceamento; modelo do diário de bordo a ser empregado; e Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO);</p>	<p>(i) Carta de Requerimento de Certificação (CRC), de acordo com o modelo estabelecido pela ANAC, e os seguintes anexos:</p> <p>(A) documentos da empresa, entre eles, <del>fichas de peso e balanceamento; modelo do diário de bordo a ser empregado;</del> <b>cópias dos Certificados de Aeronavegabilidade de Matrícula das aeronaves, cópia de Certificado de Habilitação Técnica, Certificado de Capacidade Física e vínculo empregatício, cópia de documentos comprobatórios de utilização de serviços de manutenção com empresa certificada e</b> Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO);</p> <p><i>(...) Para empresa que já operam, comprovação de registro no ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA)</i></p> <p><i>(...)Para empresas que ainda não operam, comprovação de regularidade junto a GEOS da ANAC, com apresentação da cópia da portaria de funcionamento jurídico.</i></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Sugere-se que os anexos solicitados comprovem que a empresa possui no mínimo os três itens básicos para iniciar sua certificação, conforme hoje estabelecido no RBHA 137 e portaria 190 GC/5 de 2011, a saber:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aeronave própria ou arrendada, registrada na categoria pretendida.</li> <li>2. Tripulação habilitada e devidamente contratada.</li> <li>3. Manutenção com empresa regular.</li> </ol> <p>A verificação de fichas de peso e balanceamento e diário de bordo são verificada na fase 4, quando a empresa e suas aeronaves são inspecionadas.</p> <p>Sugere-se também a comprovação com o MAPA e com a GEOS, em cada caso específico.</p>	<p>Contribuição parcialmente aproveitada.</p> <p>Foi feita referência aos documentos da empresa necessários para a certificação, sem no entanto especificá-los, com exceção do MGSO, já que pode haver variações dependendo do tamanho e tipo de operação. O detalhamento de cada caso poderá ser feito em IS ou MPR, de acordo com a regulamentação. Somente o MGSO foi especificado por estar sendo requerido exclusivamente pelo RBAC 137. A redação foi reformulada como segue (a seção foi renumerada para 137.107):</p> <p><i>137.107(f) Concluída a Fase 1, o requerente do COA deve iniciar a elaboração dos documentos que compõem o Pacote de Solicitação Formal (PSF), necessários à Fase 2 do processo de certificação, que deve conter a Carta de Requerimento de Certificação (CRC) com os seguintes anexos:</i></p> <p><i>(1) documentos da empresa, entre eles, o MGSO;</i></p>

<b>Contribuição nº 8</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo</b>                      (i) Carta de Requerimento de Certificação (CRC), de acordo com o modelo estabelecido pela ANAC, e os seguintes anexos:                      ...                      (D) documentos de comprovação de compra, leasing, contratos e cartas de intenção, devendo se constituir em evidência objetiva de que a empresa requerente tem condições de conduzir com segurança as operações propostas, em instalações adequadas, com serviços operacionais de apoio apropriadamente contratados, etc., levando-se em conta o nível de complexidade dessas operações.</p>	<p><b>A critério da GPNO.</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Deve-se criar o requisito balizando qual o mínimo para se considerar <b>instalações adequadas</b>. A falta de um item regulamentador permite que empresas hoje funcionem em estruturas precárias, sem o devido apoio ao tripulante.</p> <p>Seria desejável criar parâmetros para orientar o operador a fornecer um local com uma biblioteca (virtual ou física) para a consulta dos pilotos e pessoal de solo à regulamentos e manuais operacionais, bem como um local adequado para o planejamento e preparação do voo. Este local deveria estar junto a sua sede operacional.</p> <p>No cenário atual, algumas empresas possuem apenas o registro da sede social no endereço do contador contratado, utilizam uma área de pouso eventual com um hangar, e deixam a cargo do piloto realizar o planejamento do voo e pesquisas no local que achar apropriado, o que acaba não acontecendo.</p>	<p>Contribuição não aproveitada.                      A especificação das “instalações adequadas” dependerá do tamanho e da complexidade das operações aeroagrícolas, podendo alguns dos itens serem substituídos por sistemas informatizados.</p> <p>O parágrafo citado foi renumerado para 137.107(f)(4).</p>

<b>Contribuição nº 9</b>	
<b>Colaborador:</b> Alison Paulo da Luz [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
137.113 (c) (2) “o requerimento deve ser preenchido na forma e maneira definidas pela ANAC.”	Inclusão de um apêndice com o modelo de requerimento a ser preenchido nos casos em que a empresa solicitar alterações em seu certificado e/ou especificações operativas.
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
	Contribuição não aproveitada. O referido parágrafo foi excluído da proposta, pois já é tácito que o requerente deve sempre preencher e apresentar o requerimento com as informações solicitadas de formas e maneiras aceitáveis pela ANAC, sendo desnecessário constar como requisito. Formas e maneiras aceitas pela ANAC, assim como modelos de documentos aceitos, podem ser detalhados em IS.  A referida seção foi renumerada para 137.115.

<b>Contribuição nº 10</b>	
<b>Colaborador:</b> Alison Paulo da Luz [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>137.119 Conteúdo das Especificações Operativas</b> (a) Cada detentor de certificado conduzindo operações aeroagrícolas comerciais deve obter Especificações Operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo: (1) localização específica da sede operacional; (2) nome dos ocupantes dos cargos requeridos;	Sugiro a criação dos seguintes itens à critério da GPNO: - Descrever quais são os cargos requeridos e, deste modo, obrigatórios para manter uma estrutura mínima de operação da empresa. - Quais são os requisitos para ocupar os cargos requeridos? - Quais serão as responsabilidades dos profissionais que ocuparão os cargos requeridos?
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
A inclusão de informações detalhadas para assumir cargos requeridos poderá contribuir para o controle e a criação de um nível mínimo de segurança operacional.	Contribuição aproveitada. Os cargos requeridos, assim como os requisitos que uma pessoa deve atender para ocupar cada cargo, foram estabelecidos nas seções 137.125 e 137.127.  A seção foi renumerada para 137.121.

<b>Contribuição nº 11</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo</b></p> <p>...</p> <p>(g) Fase 4 – Demonstrações e inspeções</p> <p>...</p> <p>(5) O comunicado formal de encerramento dessa fase do processo de certificação ocorrerá por meio de ofício.</p>	<p>(x) O comunicado formal de encerramento <b>de todas as fases</b> do processo de certificação ocorrerá por meio de ofício.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugerimos para melhor controle da certificação, e visando a transparência do processo, a comunicação do encerramento de todas as fases de modo formal, nos moldes explicados na MPR 137-001.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. O referido parágrafo foi excluído, pois o meio de comunicação de encerramento de cada fase deve ser estabelecido em IS ou MPR.</p>

<b>Contribuição nº 12</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.107 Conteúdo do Certificado de Operador Aéreo (COA)</b></p> <p>(a) O Certificado de Operador Aéreo inclui, pelo menos:</p> <p>...</p> <p>(3) nome, razão social (se diferente do nome) e a localização da sede operacional do detentor de certificado;</p>	<p>(3) nome, razão social (se diferente do nome), <b>CNPJ</b> e a localização da sede operacional do detentor de certificado;</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>A inclusão da informação do CNPJ facilita a identificação da empresa.</p>	<p>Contribuição aproveitada conforme proposta. 137.109(a) O COA inclui, pelo menos: (2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização da sede operacional do detentor do COA;</p> <p>Parágrafo foi renumerado para 137.109(a)(2).</p>

<b>Contribuição nº 13</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.109 Emissão, ou Indeferimento de um Certificado</b>                      (a) Para a emissão de um certificado é necessário que:                      ...                      (ii) possui uma autorização jurídica, emitida pela ANAC;</p>	<p>(ii) possui uma autorização jurídica, emitida pela ANAC, <b>caso a empresa ainda não esteja em operação.</b>  <b>(xx) possuir uma portaria operacional válida, emitida pela ANAC, caso a empresa já esteja operando.</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Com a inclusão do texto acima, fica claro para cada caso aplicável, a portaria necessária para a emissão do COA.</p> <p>Pode ser interessante informar que caso expire a portaria operacional da empresa, as atividades deverão ser paralisadas. Caso a empresa tenha entrado com o pedido de renovação e certificação dentro da validade, e o processo transcorrerá, não é necessário um pedido de nova jurídica.</p> <p>Caso a empresa tenha sua certificação indeferida, e sua portaria operacional esteja expirada, será necessário nova portaria jurídica.</p> <p>Caso a empresa ainda não opere, e sua portaria jurídica expire, independente do status de sua certificação, ela deverá requerer nova jurídica. O processo ficaria em sobrestado por 90 dias. Após esse período, seria arquivado.</p> <p>Em resumo, o único caso aceitável da finalização de uma certificação sem uma portaria de suporte é o vencimento da operacional com os pedidos de renovação e certificação dentro dos prazos estipulados, durante a validade da mesma.</p>	<p>Contribuição aproveitada com variação de forma. A redação reformulada é a que segue:</p> <p><i>137.111(a)(1)(ii) possui uma autorização de funcionamento jurídico, emitida pela ANAC, caso a empresa ainda não esteja em operação; ou possui uma autorização para operar válida, emitida pela ANAC, caso a empresa já esteja operando;</i></p> <p>A seção foi renumerada para 137.111.</p>

<b>Contribuição nº 14</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.111 Validade de um Certificado</b>                      (b) Um Certificado de Operador Aéreo será automaticamente suspenso caso seu detentor perca ou expire o prazo de validade do registro de estabelecimento emitido pelo MAPA.</p>	<p>(b) Um Certificado de Operador Aéreo será automaticamente suspenso caso seu detentor perca <del>ou expire o prazo de validade</del> do registro de estabelecimento emitido pelo MAPA.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O registro no MAPA não expira. Veja explicação enviada via email pelos técnicos do MAPA, respondendo a uma dúvida da GVAG-SP:</p> <p><b>De:</b> João Paulo Hirae Gomes  <b>Enviada em:</b> segunda-feira, 21 de fevereiro de 2011 15:48  <b>Para:</b> carlos.nunes@agricultura.gov.br  <b>Cc:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto; Leonardo Biscaro Japiassu; Alison Paulo da Luz  <b>Assunto:</b> Registro de estabelecimento - dúvida</p> <p>Prezado Sr. Carlos,</p> <p>Estamos realizando um processo de Certificação de Operador Aeroagrícola e nos deparamos com uma dúvida referente ao Registro de estabelecimento do MAPA/SP. Conforme cópia em anexo, o documento em questão apresenta data de concessão de 05/07/2001, com validade de 5 anos. Eis o questionamento: <b>A apresentação desse documento, assinado pelos senhores na data de 09/06/2008, já seria um comprovante de renovação? Ou seja, assim estaria válido até 09/06/2013?</b></p> <p>Desde já agradecemos a colaboração e a gentileza.</p> <p>Respeitosamente,</p> <p><b>João Paulo Hirae Gomes</b></p> <p><b>De:</b> Haroldo Lucio do Amaral  <b>Enviada em:</b> segunda-feira, 21 de fevereiro de 2011 17:48  <b>Para:</b> nelson.luzin@agricultura.gov.br  <b>Cc:</b> fernando.avellar@agricultura.gov.br</p>	<p>Contribuição aproveitada conforme proposta. Parágrafo foi renumerado para 137.113(e), com a seguinte redação:  <i>(e) Um COA será automaticamente suspenso caso seu detentor perca o registro de estabelecimento emitido pelo MAPA.</i></p> <p>Ver também a análise da contribuição nº 47.</p>

**Assunto:** Registro de estabelecimento - dúvida

Caro Nelson, conforme entendimentos, solicito a gentileza esclarecer o questionamento abaixo, feito pelo Sr. João Paulo Hirae Gomes, da ANAC, cujo documento anexo, de fato, causa dúvida.  
Atenciosamente,  
Haroldo Amaral  
DIEL/SDC

**De:** Fernando Avellar

**Enviada em:** quarta-feira, 23 de fevereiro de 2011 11:28

**Para:** haroldo.amaral@agricultura.gov.br; nelson.luzin@agricultura.gov.br

**Assunto:** RES: Registro de estabelecimento - dúvida

Prezado Haroldo,

Esse problema decorre de um erro no Sistema SIPE. **O registro de estabelecimentos na área de Aviação Agrícola tem prazo de validade indeterminado.** A renovação dos Registros de Estabelecimento foi suspensa no início dos anos 90, por decreto presidencial, abrangendo registros de diversas áreas do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, inclusive a de Aviação Agrícola. Posteriormente, alguns Decretos específicos, como o que regulamenta a área de Fertilizantes, recriaram a figura do prazo de validade dos Registros nas respectivas áreas, mas os de Aviação Agrícola permaneceram por prazo indeterminado, sendo válidos até que a Empresa peça o seu cancelamento, ou o MAPA assim o determine.

Quando são emitidos registros na área de Aviação Agrícola, a informação sobre validade dos Registros é apagada nos respectivos Certificados, antes da sua impressão e assinatura, mas, por ser procedimento manual, deve ter ocorrido do certificado da empresa SOMAR ter sido emitido sem a constatação do erro.

Portanto, a Empresa Somar Aviação Agrícola Ltda. permanece registrada sob número SP 09916-3, e foi fiscalizada pelo MAPA, pela última vez em 27/08/2010. Na ocasião foi verificado que a mesma não vem executando atividades aeroagrícolas no Estado de São Paulo desde maio de 2008, mas não foram apuradas quaisquer irregularidades.

Atenciosamente,

Fernando Bueno de Avellar Pires

<b>Contribuição nº 15</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>137.111 Validade de um Certificado</b>	incluir: (X) Um Certificado de Operador Aéreo será automaticamente <b>revogado</b> caso seu detentor perca ou expire o prazo da portaria operacional expedida pela ANAC. (Y) Um Certificado de Operador Aéreo será poderá ser revogado caso comprovado à suspensão das atividades por um período superior a 12 meses.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>A inclusão do item X impede que uma empresa sem portaria continue com seu COA ativo após o vencimento de sua portaria operacional.</p> <p>Importante incluir um parágrafo, informando que o pedido de renovação de portaria de uma empresa já certificada junto a GEOS deve ser realizado dentro do prazo de 90 dias que antecedem a prescrição da portaria. Assim, a empresa teria a garantia da finalização do processo de renovação, mesmo após o vencimento da portaria, uma vez que a própria ANAC poderia atrasar o processo. Isso não garante que a empresa pode continuar operando após o vencimento, tampouco que o seu processo terá parecer favorável.</p> <p>Para empresas que entraram com o pedido com menos de 90 dias de prazo, o vencimento da portaria durante o processo de verificação operacional para renovação acarretaria no arquivamento sumário do processo, e a empresa deverá solicitar nova portaria jurídica e certificação.</p> <p>Sugere-se também incluir suspensão por inatividade por mais de um ano, alinhando o requisito com o art. 18 da portaria 190/GC-5. A inatividade por este período acarreta na revogação da portaria operacional.</p>	<p>Contribuição aproveitada parcialmente.</p> <p>Foi inserido o parágrafo 137.113(d) com a seguinte redação:  <i>(d) Um COA será automaticamente revogado caso seu detentor perca ou expire o prazo da autorização para operar expedida pela ANAC.</i></p> <p>Não foi aproveitada a contribuição de inserir o parágrafo (Y), porque a regra para suspensão das atividades já está prevista pela Portaria Nº190/GC-5, de 20 de março de 2001.</p>

<b>Contribuição nº 16</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.117 Base Principal de Operações e Base Principal de Manutenção. Mudança de Endereço</b></p> <p>(a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações e uma base principal de manutenção, que podem ou não estar situadas na mesma localidade.</p> <p>(b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.</p>	<p><b>A critério da GPNO.</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O regulamento não deixa claro o que é a base principal de operação de manutenção. No cenário atual, poucos operadores possuem oficinas agregadas as suas empresas aeroagrícolas. Em sua maioria, o serviço de manutenção é contratado, e na ocasião de revisões, a aeronave traslada para a sede da oficina.</p> <p>A leitura do item (a) e (b) em conjunto denotam que a empresa DEVE possuir um local próprio para a realização de manutenção.</p> <p>Conforme já justificado na sugestão de alteração do item (137.105(e)(2)(i)(D)), deve-se criar uma definição clara do que é uma sede operacional, e suas estrutura mínima.</p> <p>Desde modo, deve-se também alterar o item 137.3(20)</p>	<p>Contribuição aproveitada. Foi excluído o termo “base principal de operações” e utilizado somente o termo “sede operacional”, sendo que a oficina de manutenção própria ou terceirizada poderá estar situada no mesmo local da sede operacional (a critério do detentor de COA). O requisitos e definições foram redigidos como segue:</p> <p><b>137.3 Definições e conceitos</b></p> <p>(a) Para os propósitos deste Regulamento são válidas as definições do RBAC 01 e as definições abaixo:</p> <p>(22) <u>sede operacional</u> significa o local escolhido por um detentor de COA emitido segundo este Regulamento, onde fica centralizada a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional;</p> <p><b>137.109 Conteúdo do COA</b></p> <p>(a) O COA inclui, pelo menos:</p> <p>(2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização da <u>sede operacional</u> do detentor do COA;</p> <p><b>137.117 Obrigações do detentor de COA</b></p> <p>(a) Cada detentor de COA deve manter segregado, em sua <u>sede operacional</u>, o COA, um conjunto completo de suas EO e de seu MGSO, devendo apresentá-los sempre que for requerido por INSPAC da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.</p> <p><b>137.119 Sede operacional e mudança de endereço</b></p> <p>(a) Cada detentor de COA deve possuir uma <u>sede operacional</u> e uma <u>oficina de manutenção certificada, própria ou terceirizada</u>, que podem ou não se situar na mesma localidade.</p> <p>(b) Caso o detentor de um COA pretenda mudar o endereço de sua <u>sede operacional</u>, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 90 dias da data para a efetivação da mudança.</p> <p><b>137.121 Conteúdo das EO</b></p> <p>(a) As EO contêm, pelo menos, as informações abaixo:</p> <p>(1) <u>localização específica da sede operacional</u>;</p>

<b>Contribuição nº 17</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.501 Requisitos Gerais</b>                      (a) O operador aeroagrícola deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo durante as aplicações:                      ...</p>	<p><b>Incluir.</b>                      (X) <i>diário de bordo.</i></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Pode-se reforçar tal necessidade, já requerido pelo RBHA 91, uma vez que é comum o operador não disponibilizar tal documento no local de operação.</p>	<p>Contribuição não aproveitada.                      O art. 20 do CBA requer o diário de bordo na aeronave.</p> <p>Para enfatizar a obrigação, foi inserido o parágrafo 137.501(b)(2). Referir-se às análises das contribuições nºs 97 e 98.</p>

<b>Contribuição nº 18</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.519 Registros e Relatórios</b>                      (a) Registros dos serviços                      ...                      (iii) nome, endereço, número do código ANAC e a data de validade do certificado de habilitação técnica de piloto agrícola para cada piloto empregado nas operações aeroagrícolas.</p>	<p>(iii) nome, endereço, número do código ANAC e a data de validade do certificado de habilitação técnica de piloto agrícola para cada piloto empregado nas operações aeroagrícolas.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Desnecessário a inclusão dos dados de validade de habilitação e endereço dos pilotos neste relatório. Tal item ficará redundante no relatório, e este dado pode ser obtido no <b>file</b> do piloto, que é fiscalizado durante auditorias de certificação, acompanhamento e renovação de portaria.</p>	<p>Contribuição aproveitada. A seção foi renumerada para 137.517. Os itens sugeridos foram excluídos e a redação do requisito alterada para requerer apenas uma listagem dos pilotos, já que outros detalhes são requeridos por 137.517(a)(4). A redação do parágrafo foi reformulada como segue:                      137.517(a)(7) <i>uma listagem com o(s) nome(s) e código(s) ANAC para cada piloto empregado nas operações aeroagrícolas.</i></p>

<b>Contribuição nº 19</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>137.519 Registros e Relatórios</b>	<b>Texto a critério da GPNO.</b>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se criar requisito para que as empresas arquivem os documentos dos seus tripulantes, criando um <b>file</b> e um histórico das habilitações e CCF (moldes do RBAC 135).</p> <p>Tal procedimento visa facilitar a fiscalização e a verificação de vôos com irregularidades (vôos com CCF ou habilitações vencidas).</p> <p>Este método de controle já é usualmente <b>sugerido</b> (sem status de cobrança oficial) aos operadores, que prontamente atendem.</p>	<p>Contribuição aproveitada. Redação expandida como segue:</p> <p><b>137.517 Registros e relatórios</b></p> <p><i>(a) Cada detentor de COA deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede e disponibilizar aos INSPAC, sempre que solicitado:</i></p> <p><i>(1) o COA emitido em seu nome;</i></p> <p><i>(2) as EO emitidas em seu nome;</i></p> <p><i>(3) uma listagem atualizada da(s) aeronave(s) utilizada(s) ou disponível(is) para uso em operações segundo este Regulamento;</i></p> <p><i>(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:</i></p> <p><i>(i) o nome completo do piloto e código ANAC;</i></p> <p><i>(ii) a licença do piloto (por tipo e número) e suas qualificações;</i></p> <p><i>(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;</i></p> <p><i>(iv) as atuais funções do piloto e a data na qual ele foi designado para as mesmas;</i></p> <p><i>(v) a data de emissão e a classe do CMA do piloto;</i></p> <p><i>(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de voo estabelecidas por este Regulamento;</i></p> <p><i>(vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se for o caso; e</i></p> <p><i>(viii) qualquer ação tomada referente à dispensa do emprego do piloto por desqualificação física ou profissional;</i></p> <p><i>(5) o nome e o endereço de cada pessoa ou entidade para a qual tenha realizado operações aeroagrícolas;</i></p> <p><i>(6) a data ou o período das operações; e</i></p> <p><i>(7) uma listagem com o(s) nome(s) e código(s) ANAC para cada piloto empregado nas operações aeroagrícolas.</i></p>

<b>Contribuição nº 20</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>137.523 Diário de Bordo</b>	<i>Texto a critério da GPNO. Incluir necessidade de confecção do diário em no mínimo duas vias, para que uma delas seja retirada e arquivada.</i>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se que o texto informe que o diário deve conter “no mínimo” o proposto no regulamento, e o operador poderá campos que sejam de seu interesse.</p> <p>Sugere-se ainda que tais diários sejam confeccionados em no mínimo duas vias, sendo que uma delas, ao ser completamente preenchida, seja destacada e arquivada na sede operacional da empresa por no mínimo 5 anos., facilitando assim a fiscalização da ANAC, quando as aeronaves estão trabalhando em outras sedes.</p> <p>Nestes casos, pode-se definir um <b>delay</b> tolerado para que a via adicional do diário seja enviada para arquivo na sede, visando não onerar o operador. Deste modo, ele não teria que remeter diariamente as vias do local de operação para a sede.</p>	<p>Contribuição aproveitada. A redação da seção foi completamente reformulada para abranger regras hoje em vigor na IAC 3151 (a ser futuramente revogada), mas adaptadas à realidade das operações aeroagrícolas:</p> <p><i>137.521 Diário de bordo</i></p> <p><i>(a) Os operadores aeroagrícolas devem utilizar diário de bordo conforme modelo do apêndice A deste Regulamento, ou podem utilizar outro modelo, desde que contenha, no mínimo, as mesmas informações do modelo proposto no apêndice A deste Regulamento.</i></p> <p><i>(b) As páginas referentes ao prefácio, termo de abertura e termo de encerramento devem ser confeccionadas em uma única via. As partes I e II devem ser confeccionadas, no mínimo, em duas vias cada, de forma que a 2ª via seja destacável e arquivada por pelo menos 5 anos.</i></p>

<b>Contribuição nº 21</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>137.121 Emendas às Especificações Operativas</b>	<b>A critério da GPNO.</b>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se que o regulamento deixe claro que as alterações demandadas pela empresa só terão validade após a emenda e efetivação da E.O, isto é, só será permitida a alteração de endereço, operação com nova aeronave ou realização de novo procedimento após a aprovação da revisão da EO.</p>	<p>Contribuição aproveitada. Proposta de revisão aproveitada e adotada nova redação para melhor definição do requisito.</p> <p><i>137.123 Emendas às EO</i></p> <p><i>(c) As emendas às EO definidas nessa seção só terão validade após a sua efetivação na EO.</i></p>

<b>Contribuição nº 22</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>137.211 Equipamentos de Segurança</b>	Incluir (x) macacão de voo, com mangas compridas de tecido resistente à chama.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a manutenção do item atualmente em vigor, visando o incremento da segurança em situações de emergência. Sabe-se grande parte dos acidente ocorrem na decolagem, com a aeronave carregada de produtos químicos e combustível, aumentando em muito a probabilidade de um incêndio.</p> <p>O mercado brasileiro já possui condições de fornecer este EPI a um preço acessível, e nota-se a mudança de cultura dos operadores em adequar o fornecimento deste equipamento, a partir da constante cobrança dos inspetores da ANAC.</p> <p>Pode ser interessante mencionar no regulamento, a título de orientação, que os EPIS são de entrega obrigatória pela empresa, de graça, e regulados pela NR 6 – Equipamentos de Proteção Individual, publicado pelo do Ministério do Trabalho,</p> <p>Pode-se sugerir que a entrega seja registrada em um formulário específico, criando um meio de garantir que a empresa não permitirá as operações sem tais equipamentos.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. À ANAC cabe regular os equipamentos referentes à segurança de voo exclusivamente. Equipamentos de segurança referentes à proteção do trabalhador são estabelecidos por legislação específica do Ministério do Trabalho e Emprego.</p> <p>Portanto, o macacão foi excluído da proposta em relação ao RBHA 137, assim como o calçado de couro foi substituído por calçado fechado. Também o título da seção foi alterado para “equipamentos de segurança de voo”. Os requisitos foram redigidos como segue:</p> <p>Seção renumerada para 137.209.</p> <p><b>137.209 Equipamentos de segurança de voo</b>  <i>(a) Ninguém pode realizar operações aeroagrícolas, a menos que cada tripulante esteja usando:</i>  <i>(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;</i>  <i>(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;</i>  <i>(3) capacete anti-choque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído; e</i>  <i>(4) calçados fechados.</i></p>

<b>Contribuição nº 23</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>137.301 Área de Pouso Eventual</b>	<b>A critério da GPNO.</b>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Incluir a informação de que é vedado o uso de área de pouso eventual como sede operacional da empresa, uma vez que tal situação tem caráter permanente.</p> <p>Analisar a possibilidade de incluir informações sobre registro de pista, caso a área de pouso eventual já possua benfeitorias e seja utilizada de modo contínuo.</p>	<p>Contribuição não aproveitada.</p> <p>A definição já esclarece que a área de pouso eventual para uso exclusivo aeroagrícola deve ser de uso temporário:</p> <p><i>137.3(a)(1) área de pouso para uso aeroagrícola: é uma área destinada a ser utilizada como pouso eventual, devendo ser de uso temporário e restrito à atividade aeroagrícola.</i></p> <p>O parágrafo 137.301(a)(1) constante na audiência pública foi excluído, pois redundava à definição 137.3(a)(1). Também o termo “área de pouso eventual” foi alterado para “área de pouso para uso aeroagrícola” a fim de que não se confundisse com a área de pouso eventual, aplicável ao pouso de helicópteros, utilizado pela seção 91.325 do RBHA 91 e outras normas da ANAC ou COMAER.</p> <p>Referir-se à análise da contribuição nº 54 e ao item 4 da análise da contribuição nº 31.</p>

<b>Contribuição nº 24</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.303 Aeródromo de Uso Exclusivo Aeroagrícola.</b> (D) .. (2) A operação de aeronaves em aeródromo público só é permitida após a descontaminação da aeronave.</p>	<p><i>A critério da GPNO.</i></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Deve-se avaliar o impacto do item na infraestrutura das empresas. A restrição de pouso de aeronaves antes da descontaminação em aeródromos públicos vai impactar nas empresas que estão permanentemente instaladas nestes aeródromos, como é o exemplo das empresas SOMAR e VILELLA, no aeródromo de BEBEDOURO-SP, citando somente 2 operadores de São Paulo que possuem investimentos em hangares e benfeitorias, inclusive pátio de descontaminação.</p> <p>Sugere-se criar requisitos de segurança para garantir que não haja contaminação nestes aeródromos, como a obrigação de uma pré-descontaminação no local de aplicação antes do retorno para a sede, e a proibição da decolagem com produtos no Hopper da aeronaves. Mesmo neste último caso, o texto impediria a empresa de realizar operações próximas do aeroporto sede quando não há uma pista de apoio no local de aplicação.</p>	<p>Contribuição aproveitada. Parágrafo foi excluído por ser norma de competência da ANVISA.</p> <p>Referir-se também às análises das contribuições nºs 28, 55 e 74.</p>

<b>Contribuição nº 25</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Apêndice A.</b></p>	<p><b>Sugere-se incluir:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dados completos do operador, incluindo o CNPJ.</li> <li>2. Tabela contendo as aeronaves da empresa, com dados de matrícula, modelo, serial.</li> <li>3. Tabela com nomes e documentos do pessoal de administração, Gestor de Segurança Operacional e demais cargos requeridos.</li> </ol> <p><b>Sugere-se retirar:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Operações que não são aplicáveis à operação aeroagrícola (TAP, Baixa visibilidade/ CAT/RVR/ RVSM/ ETOPS/PBN).</li> </ol>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Análise do campo Área(s) de Operação.</p> <p>Se o campo for utilizado para informar caso a empresa deseje operar fora do Brasil, está Caso o campo seja para informar unidades federativas, sugere-se a revisão do item 137.205, e o respectivo campo na EO.</p> <p>Tal informação obriga o operador que previamente definiu alguns estados como local para operação a emendar sua EO caso feche um contrato de trabalho em um estado não listado.</p> <p>Isso onera de modo desnecessário o operador e a ANAC, criando um controle de informação, a princípio, irrelevante.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Modelo de documento foi retirado do RBAC 137 e será posteriormente tratado em IS.</p>

Contribuição nº 26	
Colaborador: Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	Instituição: ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Apêndice B.	<i>Texto a critério da GPNO.</i>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Sugere-se incluir:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Incluir informação de CNPJ, visando melhor identificação da empresa.</li> <li>Incluir o nome do mecânico, caso contratado, visando controle sobre funcionários com menor rotatividade e cargos requeridos.</li> </ol> <p><b>Sugere-se retirar:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Campo 11 com itens não aplicáveis. Incluir somente informação se a empresa utiliza o equipamento de DGPS durante a aplicação.</li> </ol> <p><b>Sugere-se corrigir:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Campo 31 faz referência a ele mesmo. O correto seria fazer referencia ao campo 30.</li> </ol> <p><b>Sugere-se analisar:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Verificar se o cargo de Gestor de Manutenção é um cargo requerido. Caso positivo, incluir esta informação no regulamento.</li> </ol>	<p>Contribuição não aproveitada. Modelo de documento foi retirado do RBAC 137 e será posteriormente tratado em IS.</p>

Contribuição nº 27	
Colaborador: Eduardo Henrique de Carvalho Braghetto [sae.ursp@anac.gov.br]	Instituição: ANAC – SSO / GVAG SP / Serviços Aéreos Especializados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Apêndice D.	<i>Texto a critério da GPNO.</i>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Sugere-se incluir:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Incluir informação de CNPJ, visando melhor identificação da empresa.</li> </ol> <p><b>Sugere-se retirar:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Validade do registro no MAPA. Vide sugestão para o item 137.111(b).</li> </ol>	<p>Contribuição não aproveitada. Modelo de documento foi retirado do RBAC 137 e será posteriormente tratado em IS.</p>

Contribuição nº 28	
Colaborador: Agrigel [agrigel@agrigel.com.br]	Instituição: Agrigel
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Nossa empresa já esta situada a cinco anos em um aeródromo publico e já foram feitos todos os investimentos de pátio de descontaminação etc... sendo assim ficamos preocupados pois para o cumprimento do estabelecido hoje ficaria inviável o negócio, pois teríamos que comprar uma área e refazer todo o investimento, para podermos cumprir todas as normas exigidas, fora o fato que a vários trabalhos por viabilidade são feitas diretos de nossas instalações.	Contribuição aproveitada. Parágrafo foi excluído por ser norma de competência da ANVISA. Referir-se também às análises das contribuições nºs 24, 55 e 74.

Contribuição nº 29	
Colaborador: Ângelo Megumi de Oliveira [angelo.megumi@gmail.com]	Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Boa tarde, Sei que o prazo se esgotou, mas se ainda for possível, gostaria de sugerir que sejam definidos procedimentos para alijamento do "hopper" das aeronaves agrícolas. Por exemplo, proibição de alijamento na proximidade de mananciais. Atenciosamente, Angelo	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
	Contribuição não aproveitada. Proposta de redação não aproveitada uma vez que o CBA já determina quais as condições e responsabilidades para alijamentos de aeronave. Compete ao DECEA a delimitação de espaços aéreos para o alijamento de materiais.  <i>CBA Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá: III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de vôo (artigo 16, § 3º). Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou conseqüências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.</i>

Contribuição nº 30	
Colaborador: Ruy Alberto Textor [betotextor@gmail.com]	Instituição: Aerotex
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>Caros Srs</p> <p>Sou operador de Aviação Agrícola em Rio Verde –GO, e gostaria que fossem incluídas no novo RBHA 137, <b>as mesmas exigências aos operadores Privados ( TTP- Produtores Rurais) que são EXIGIDAS as Empresas de Aviação Agrícola, pois os mesmos compram as aeronaves com intuito de USAR EM SUAS PROPRIEDADES e acabam PRESTANDO SERVIÇOS A VIZINHOS</b> , e com isto contrariando toda a legislação , contribuindo para sonegação de impostos, e causando grandes prejuízos as empresas de aviação agrícola.</p> <p>E FALANDO EM SEGURANÇA DE VOO, O MAIOR NUMERO DE ACIDENTES NA AVIAÇÃO AGRÍCOLA É POR PRODUTORES RURAIS QUE NA SUA TOTALIDADE TRATA AERONAVE COMO UMA MAQUINA E O PILOTO COMO TRATORISTA , E NÃO COMO A MAIORIA DE EMPRESÁRIOS DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA QUE TEM NO SANGUE A TRADIÇÃO DE VOAR.</p> <p>Att  <b>Ruy Alberto Textor</b>  <b>Diretor</b></p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
	<p>Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p>

<b>Contribuição nº 31</b>	
<b>Colaborador:</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont [ricardo.dupont@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EMP
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
RBAC 137 em geral - formatação.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O texto do RBAC 137 refere-se a ele mesmo algumas vezes como "este RBAC", outras vezes como "este RBAC 137", outras vezes como "RBAC 137", outras vezes como "regulamento", outras vezes como "Regulamento". Sugiro padronizar a referência ao próprio RBAC 137 como "este Regulamento".</li> <li>2. 137.119 (a)(5): substituir "descontaminação" por "descontaminação" e substituir "marca de matrícula" por "marcas de nacionalidade e matrícula".</li> <li>3. 137.211 (a) (5): retirar este requisito, pois não há necessidade de manter um item como "Reservado".</li> <li>4. 137.301 (d) (1) (i): A referência está para o requisito 137.91 (a), mas esse requisito foi renumerado para 137.301 (a).</li> <li>5. 137.501 (a) (1): substituir "certificado de matrícula" por "certificado de nacionalidade e matrícula".</li> <li>6. 137.111 (d): o requisito faz referência às sanções de um suposto requisito 137.111 (d) (2), que não existe. Incluir as sanções ou excluir o parágrafo (d).</li> <li>7. 137.205 (a): mover este requisito para dentro do RBAC 137.7, especificações operativas.</li> </ol>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
Fazer o uso devido dos padrões de escrita que um Regulamento exige e fazer as referências corretas.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Contribuição aproveitada conforme proposta.</li> <li>2. Contribuição parcialmente aproveitada. Referência à descontaminação foi excluída. A sugestão referente a alteração para "marcas de nacionalidade e matrícula" foi aproveitada. Seção foi renumerada para 137.121.</li> <li>3. Contribuição aproveitada conforme proposta. Ver contribuição nº 22.</li> <li>4. Contribuição aproveitada. O item foi renumerado para 137.301(e)(1) e a referência foi excluída, pois já consta na definição de área de pouso para uso aeroagrícola que o uso é temporário. Referir-se às análises das contribuições nºs 23 e 54.</li> <li>5. Contribuição aproveitada conforme proposta.</li> <li>6. Contribuição aproveitada. O referido parágrafo foi excluído.</li> <li>7. Contribuição parcialmente aproveitada. Requisito foi movido para o parágrafo 137.121(a)(6), que se refere ao conteúdo das EO. O parágrafo 137.5(c) proíbe o detentor de COA de operar sem as EO ou em violação a elas.</li> </ol>

<b>Contribuição nº 32</b>	
<b>Colaborador:</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont [ricardo.dupont@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EMP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
RBAC 137.1 Aplicabilidade (a) Este regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica operando ou que pretenda operar aeronaves agrícolas: (1) em uso privado não comercial; (2) em uso privado comercial	Substituir o texto do RBAC 137.1 (a) por: (a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica operando ou que pretenda operar aeronaves agrícolas: (1) Em serviços aéreos especializados públicos de fomento ou proteção da agricultura em geral (uso comercial); (2) Em serviços aéreos especializados privados de fomento ou proteção da agricultura em geral (uso não comercial);
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Não existe a definição de “uso privado não comercial” nem de “uso privado comercial” no CBA, nem em outro regulamento. CBA - Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os <b>serviços aéreos especializados públicos</b> e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional. CBA - Art. 177. Os serviços aéreos <b>privados</b> são os realizados, <b>sem remuneração</b> , em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas: III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave. CBA - Art. 201. Os <b>serviços aéreos especializados</b> abrangem as atividades aéreas de: IV - <b>fomento ou proteção da agricultura</b> em geral;	Contribuição aproveitada conforme proposta, mas com pequena variação de forma, pois não existe serviço aéreo especializado privado. A redação foi reformulada para:  <b>137.1 Aplicabilidade</b> (a) <i>Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica operando ou que pretenda operar aeronaves agrícolas:</i> (1) <i>em serviços aéreos especializados públicos (SAE) de fomento ou proteção da agricultura em geral (uso comercial); e</i> (2) <i>em operações privadas de fomento ou proteção da agricultura em geral (uso não comercial).</i>
<b>Contribuição nº 33</b>	
<b>Colaborador:</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont [ricardo.dupont@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EMP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
RBAC 137.1 Aplicabilidade (d) As pessoas sujeitas a este regulamento devem atender aos requisitos dos demais RBAC relacionados com o tipo de operação/aeronaves agrícolas.	(d) Nos casos em que há conflito entre este Regulamento e outros RBAC, prevalecem os requisitos deste Regulamento.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Há alguns requisitos deste Regulamento (RBAC 137) que estão em conflito com outros regulamentos (por exemplo, RBAC 91, RBAC 43, RBAC 21, RBAC 23), especialmente no que tange à liberação de aeronaves agrícolas para a utilização de Etanol como combustível.	Contribuição não aproveitada. O requisito da aplicabilidade foi excluído e incorporado ao parágrafo (f) (que foi renumerado para 137.1(d)). Como não foram apontados especificamente os parágrafos de conflito, estes não foram analisados e caso haja conflito entre normas, a ANAC decidirá em foro próprio qual é a que deve ser atendida preferencialmente caso a caso até que o conflito seja desfeito.

<b>Contribuição nº 34</b>	
<b>Colaborador:</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont [ricardo.dupont@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EMP
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
RBAC 137.3 (a)(5) (5) <i>Dia calendário: período de tempo, considerando-se tempo local ou UTC (Co-ordinated Universal Time)</i>	Substituir o texto do RBAC 137.3 (a)(5) por: <i>Dia Calendário: Período de tempo, considerando-se tempo local ou UTC (Universal Time Coordinated)</i>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
Corrigir o significado da sigla UTC.	Contribuição não aproveitada. Definição foi excluída e o termo não é mais utilizado no RBAC 137, por ter sido considerado desnecessário para os propósitos do regulamento.

<b>Contribuição nº 35</b>	
<b>Colaborador:</b> Pedro Fernando Almeida Di Donato [pedro.donato@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EVI
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
RBAC 137.5 – CERTIFICAÇÕES, AUTORIZAÇÕES E PROIBIÇÕES (...) (c) Proibições (1) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar serviços comerciais aeroagrícolas sem um apropriado certificado e respectivas especificações operativas. (...) (4) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode operar como operador comercialmente em violação à autorização emitida em seu nome ou de seu representante.	RBAC 137.5 – CERTIFICAÇÕES, AUTORIZAÇÕES E PROIBIÇÕES (...) (c) Proibições (1) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar serviços comerciais aeroagrícolas sem um apropriado certificado e respectivas especificações operativas. (...) (4) <del>Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode operar como operador comercialmente em violação à autorização emitida em seu nome ou de seu representante.</del>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
O item (4) parece repetir o item (1). Existe alguma autorização que não esteja listada nas especificações operativas? No máximo o item 1 poderia ser reescrito para citar a questão “de seu representante”.	Contribuição aproveitada. Redação foi reformulada como segue:  <i>(d) Ninguém pode realizar operações comerciais aeroagrícolas sem um COA apropriado, respectivas EO e sem uma autorização para operar emitida pela ANAC em seu nome ou de seu representante, ou em violação ao disposto em tais documentos.</i>  Ver também análise das contribuições nºs 39 e 41.

<b>Contribuição nº 36</b>	
<b>Colaborador:</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont [ricardo.dupont@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EMP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
RBAC 137.9 (b)	1. Incluir a especificação do tamanho que a fonte deve possuir, a exemplo do RBAC 45, ou eliminar este requisito e incluir um com esta especificação no RBAC 45.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
1. Existe um Regulamento específico para marcas (RBAC 45), e a subjetividade da expressão "claramente visível e compreensível pelo lado de fora da aeronave por uma pessoa no solo" pode gerar conflitos.	Contribuição aproveitada com diferenças de forma:  <i>137.9(b) Nenhum detentor de COA pode permitir a operação de uma aeronave segundo este Regulamento, a menos que o nome comercial da empresa esteja legivelmente escrito na aeronave, com letras entre 5 e 15 centímetros de altura, e seja sempre claramente visível e compreensível por uma pessoa no solo.</i>  Ver também análise das contribuições nº 2 e 42.

<b>Contribuição nº 37</b>	
<b>Colaborador:</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont [ricardo.dupont@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EMP
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>1. RBAC 137.101 (b)(4) possua especificações operativas onde estejam estabelecidas as autorizações, limitações e procedimentos segundo os quais as operações devam ser conduzidas; e</p> <p>2. RBAC 137.101 (c) O requerente a um Certificado de Operador Aéreo deve ser capaz de demonstrar, durante o processo de certificação, seu compromisso com a garantia da segurança operacional, e que suas operações estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional estabelecidos pela ANAC, especialmente neste RBAC.</p> <p>3. RBAC 137.101 (e).</p>	<p>1. RBAC 137.101 (b) (4) possua especificações operativas de acordo com o RBAC 137.7.</p> <p>2. RBAC 137.101 (c) O requerente a um Certificado de Operador Aéreo deve ser capaz de demonstrar, durante o processo de certificação, seu compromisso com a garantia da segurança operacional, e que suas operações estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional estabelecidos pela ANAC.</p> <p>3. Eliminar o RBAC 137.101 (e).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>1. Já existe uma seção com esta finalidade, então referenciá-la é mais apropriado.</p> <p>2. Eliminar a inconsistência de "cumprir especialmente este RBAC".</p> <p>3. Não há sentido colocar uma assertiva como a do RBAC 137.101 (e) em um Regulamento.</p>	<p>1. Contribuição parcialmente aproveitada. Foi excluída a referência, pois o termo EO já está definido no parágrafo 137.3(a)(5).</p> <p>2. Contribuição aproveitada conforme proposta. <i>137.101(c) O requerente de um COA deve ser capaz de demonstrar seu compromisso com a garantia da segurança operacional e que suas operações estarão em conformidade com os requisitos de segurança operacional estabelecidos pela ANAC.</i></p> <p>3. Contribuição aproveitada parcialmente. Ao invés da referência à entrega informal de documentos, a redação foi alterada para informar que o prazo só será contabilizado a partir da entrega formal de documentos, como segue: <i>137.101(e) O requerente de um COA deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.</i></p>

<b>Contribuição nº 38</b>	
<b>Colaborador:</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont [ricardo.dupont@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EMP
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>1. RBAC 137.201 (a)(1) a aeronave for registrada no Brasil, estiver aeronavegável e for certificada para operação aeroagrícola.</p> <p>2. RBAC 137.201 (a)(4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados.</p> <p>3. RBAC 137.201 (b)(1) Esse equipamento tiver sido aprovado pelo Ministério da Agricultura e sua instalação, na aeronave, tiver sido aprovada pela ANAC, quando tratar-se de grande modificação.</p>	<p>1. RBAC 137.201 (a) (1) A aeronave for registrada no Brasil, estiver aeronavegável e for certificada com a instalação de equipamentos para atividades agrícolas.</p> <p>2. RBAC 137.201 (a) (4) A aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados, que atendam as cargas de inércia especificadas no RBAC 23, seção 23.561 (b) (2), corretamente instalados.</p> <p>3. RBAC 137.201 (b) (1) A instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada na ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>1. Não há certificação de aeronave para operação aeroagrícola. O que há é certificação de aeronaves em categoria restrita, que exige menos requisitos que a certificação para aeronaves de outras categorias (categoria normal, por exemplo).</p> <p>2. Especificar qual carga de inércia os cintos devem suportar.</p> <p>3. Retirar a imposição de obrigatoriedade de aprovação do equipamento agrícola pelo Ministério da Agricultura, visto que não há norma do MAPA para equipamentos instalados em aeronaves e, se houver, a exigência de aprovação deve estar nas normas do MAPA para certificação de operadores agrícolas, não em um RBAC.</p>	<p>1. Contribuição não aproveitada. A certificação é da aeronave e não do equipamento. O texto foi complementado como abaixo: <i>(1) a aeronave for registrada no Brasil, for certificada para operação aeroagrícola e possuir certificado de aeronavegabilidade válido;</i></p> <p>2. Contribuição não aproveitada. As características dos cintos e suspensórios devem ser verificadas quando da certificação da aeronave. O INSPAC de operações não tem condições de verificar as cargas de inércia, cabendo-lhe apenas verificar se estão instalados e se são apropriados à operação.</p> <p>3. Contribuição aproveitada conforme proposta.</p>

<b>Contribuição nº 39</b>	
<b>Colaborador:</b> Ricardo Antonio Binotto Dupont [ricardo.dupont@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SAR/GGCP/GCEN/EMP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
RBAC 137.5 (c)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eliminar o requisito 137.5 (c) (1) ou o 137.101, pois são semelhantes e redundantes.</li> <li>2. Eliminar os requisitos 137.5 (c) (3) e 137.11.</li> </ol>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Há redundância nos requisitos 137.5 (c) (1) e 137.101.</li> <li>2. A ANAC não tem como atribuição controlar o tráfico de narcóticos. Na lei 11.182 cabe a ANAC apenas Art 8 XII - “regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;” Sendo assim, acreditamos que a proibição deste tipo de atividade vem do código penal e não necessita ser repetido no regulamento aeronáutico. Além disso, a ANAC não tem competência para julgar se determinada substância a bordo de uma aeronave é entorpecente, narcótico ou similar. Defensivos agrícolas podem ser potencialmente tóxicos e não está na competência da ANAC julgar se é apropriado. Como outro argumento, existem outras atividades ilícitas que o operador pode fazer que ferem o código Penal, como transporte de mercadoria roubada. Não escrevemos artigos para todas estas possibilidades.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Contribuição não aproveitada. O parágrafo 137.5(c) se refere a operadores em geral que queiram realizar operações comerciais, enquanto que a seção 137.101 se refere àquele que estiver requerendo uma certificação.</li> <li>2. Contribuição aproveitada conforme proposta. Os parágrafos 137.5(c)(3) e 137.11 foram excluídos.</li> </ol> <p>Ver também análise das contribuições nºs 35 e 41.</p>

Contribuição nº 40	
Colaborador: Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	Instituição: Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.1 Aplicabilidade</b>                      (b) Este regulamento não se aplica aos operadores da administração pública direta.                      (c)(1) o tipo de certificado emitido pela ANAC para empresas operando aeronaves agrícolas para fins comerciais, denominado Certificado de Operador Aéreo (COA); e                      (2) os requisitos para certificação que um operador aeroagrícola comercial deve atender para obter e manter um certificado, autorizando operações segundo este RBAC 137, bem como as especificações operativas para cada tipo de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada;                      (e) Os operadores aéreos que estiverem operando aeronaves agrícolas para fins comerciais devem incorporar as regras estabelecidas neste RBAC 137 como parte do plano de implantação de seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional.</p>	<p><b>137.1 Aplicabilidade</b>  <del>(b) Este regulamento não se aplica aos operadores da administração pública direta.</del>                      (c)(1) o tipo de certificado emitido pela ANAC para empresas operando aeronaves agrícolas para fins comerciais <b>e Privados</b>, denominado Certificado de Operador Aéreo (COA) <b>ou Certificado de Operador Aéreo Privado (COAP)</b>; e                      (2) os requisitos para certificação que um operador aeroagrícola comercial <b>ou Privado</b> devem atender para obter e manter um certificado, autorizando operações segundo este RBAC 137, bem como as especificações operativas para cada tipo de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada;                      (e) Os operadores aéreos que estiverem operando aeronaves agrícolas para fins comerciais <b>e Privado</b> devem incorporar as regras estabelecidas neste RBAC 137 como parte do plano de implantação de seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.1Aplicabilidade</b>                      (b) Exclusão do item tachado. A legislação atual NÃO permite o emprego de aeronaves agrícolas por “operadores da administração pública direta” exceto para fins de treinamento e pesquisa, conforme previsto no Art. 11 do Dec. 86.765, de 22/12/81, do MAPA. Neste caso, deve ser dispensado o mesmo tratamento, visando a padronização e o conhecimento da ANAC, bem como a segurança de voo.                       (c)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.                       (2) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas</p>	<p>137.1(b) – Contribuição aproveitada conforme proposta. O parágrafo foi excluído.                       137.1(c)(1), (c)(2) e (e) – Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p>

obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(e) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

<b>Contribuição nº 41</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições</b></p> <p>(a) Certificações                      (1) A empresa que pretenda prestar serviço comercial aeroagrícola deve obter e manter válido um Certificado de Operador Aéreo (COA) e respectivas Especificações Operativas (EO) antes de iniciar tais operações.</p> <p>(b) Autorizações                      (1) O COA autoriza seu detentor a realizar operações comerciais aeroagrícolas em conformidade com este regulamento.</p> <p>(c) Proibições                      (1) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar serviços comerciais aeroagrícolas sem um apropriado certificado e respectivas Especificações Operativas (EO).                      (2) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público antes de descontaminar sua aeronave.                      (3) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode transportar ou permitir que sejam transportadas, nas aeronaves com as quais operem, substâncias caracterizadas como entorpecentes, narcóticos ou similares.</p>	<p><b>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições</b></p> <p>(a) Certificações                      (1) A empresa que pretenda prestar serviço comercial <b>ou Privado</b> aeroagrícola deve obter e manter válido um Certificado de Operador Aéreo (COA) <b>ou um Certificado de Operador Aéreo Privado (COAP)</b> e respectivas Especificações Operativas (EO) antes de iniciar tais operações.</p> <p>(b) Autorizações                      (1) O COA <b>ou COAP</b> autoriza seu detentor a realizar operações comerciais <b>ou Privadas</b> aeroagrícolas em conformidade com este regulamento.</p> <p>(c) Proibições                      (1) Nenhum <del>piloto agrícola</del> ou operador aeroagrícola pode realizar serviços comerciais aeroagrícolas sem um apropriado certificado e respectivas Especificações Operativas (EO).  <del>(2) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público antes de descontaminar sua aeronave.</del>  <del>(3) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode transportar ou permitir que sejam transportadas, nas aeronaves com as quais operem, substâncias caracterizadas como entorpecentes, narcóticos ou similares.</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições</b></p> <p>(a)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.</p> <p>(b)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02</p>	<p>137.5(a)(1) e (b)(1) – Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p> <p>137.5(c)(1) – contribuição parcialmente aproveitada. O termo “nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola” foi substituído por “ninguém”, de modo que a proibição se aplica a todos.</p> <p>137.5(c)(2) – Contribuição aproveitada conforme proposta. Referir-se também às análises das contribuições nºs 35 e 39.</p> <p>137.5(c)(3) – Contribuição aproveitada. Referir-se à análise da contribuição nº 39.</p>

até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(c)(1) Excluir o termo tachado. o Certificado é concedido ao OPERADOR (privado ou comercial) e, não, a um piloto individual.

(2) Excluir o item tachado. Pela legislação do MAPA, IN02/2008, os eventuais restos de agrotóxicos e as sobras de lavagem de limpeza da aeronave e equipamentos, somente poderão ser descartados em local apropriado chamado Pátio de Descontaminação. Ocorre que uma grande parte dos operadores aeroagrícolas possui sua sede operacional já instalada com seus descontaminadores em aeródromos públicos, e neles realizam parte de seus serviços, o que inviabiliza o cumprimento do estabelecido neste item.

(3) Excluir esse item (3). Ele se repete no item 137.11 – Transporte de Substâncias Psicoativas.

<b>Contribuição nº 42</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.9 Utilização do Nome Comercial</b>                      (a) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola sujeito a este regulamento pode operar uma aeronave segundo este RBAC 137 utilizando um nome comercial diferente daquele constante nas suas Especificações Operativas.                      (b) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode operar uma aeronave segundo este RBAC 137, a menos que seu nome comercial esteja legivelmente escrito na aeronave e seja sempre claramente visível e compreensível pelo lado de fora da aeronave por uma pessoa no solo.</p>	<p><b>137.9 Utilização do Nome Comercial</b>                      (a) Nenhum <del>piloto agrícola</del> ou operador aeroagrícola sujeito a este regulamento pode operar uma aeronave segundo este RBAC 137 utilizando um nome comercial diferente daquele constante nas suas Especificações Operativas.                      (b) Nenhum <del>piloto agrícola</del> ou operador aeroagrícola pode operar uma aeronave segundo este RBAC 137, a menos que seu nome comercial esteja legivelmente escrito na aeronave <del>e seja sempre claramente visível e compreensível pelo lado de fora da aeronave por uma pessoa no solo.</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.9 Utilização do Nome Comercial</b>                      (a) Excluir o termo tachado. O Certificado é concedido ao OPERADOR (privado ou comercial) e, não, a um piloto individual.                       (b) Excluir os termos tachados. Além da justificativa acima, não existe padronização na forma de escrever o nome da empresa. Também não há área de exposição disponível para tal identificação. A matrícula do avião, de fácil visibilidade, identifica a aeronave e seu proprietário.</p>	<p>137.9(a) – Contribuição aproveitada. O termo “piloto agrícola ou operador aeroagrícola sujeito a este regulamento” foi substituído por “detentor de COA”.</p> <p>137.9(b) – Contribuição parcialmente aproveitada. Com relação ao piloto agrícola, ler a análise anterior. Com relação ao tamanho das letras, foi padronizado conforme o texto abaixo:  <i>137.9(b) Nenhum detentor de COA pode permitir a operação de uma aeronave segundo este Regulamento, a menos que o nome comercial da empresa esteja legivelmente escrito na aeronave, com letras entre 5 e 15 centímetros de altura, e seja sempre claramente visível e compreensível por uma pessoa no solo.</i></p> <p>Referir-se à análise das contribuições nºs 2 e 36.</p>

<b>Contribuição nº 43</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.101 Requisitos Gerais</b></p> <p>(b) Ninguém pode conduzir uma operação comercial aeroagrícola ou iniciar tais operações segundo este RBAC 137 ao menos que:</p> <p>(3) possua um Certificado de Operador Aéreo válido;</p> <p>(5) possua um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, contendo a política e os objetivos de segurança operacional da empresa, o gerenciamento dos riscos à segurança operacional pela empresa, a garantia à segurança operacional pela empresa e a promoção da segurança operacional da empresa.</p> <p>(c) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve ser capaz de demonstrar, durante o processo de certificação, seu compromisso com a garantia da segurança operacional e que suas operações estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional estabelecidos pela ANAC, especialmente neste RBAC.</p> <p>(d) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve apresentar toda a documentação prevista neste regulamento dentro do tempo estabelecido para cada fase do processo de certificação sob pena de ter seu processo sobrestado ou cancelado, conforme o caso.</p> <p>(e) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve estar ciente de que a entrega informal de um documento ou de um manual não interfere e não serve para a contagem de tempo de análise por parte da ANAC, não sendo considerado como requisito de certificação cumprido.</p>	<p><b>137.101 Requisitos Gerais</b></p> <p>(b) Ninguém pode conduzir uma operação <del>comercial</del> aeroagrícola ou iniciar tais operações segundo este RBAC 137 ao menos que:</p> <p>(3) possua um Certificado de Operador Aéreo <b>ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b>, válido;</p> <p>(5) possua um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, contendo a política e os objetivos de segurança operacional <b>do requerente</b> <del>da empresa</del>, o gerenciamento dos riscos à segurança operacional <b>do requerente</b> <del>pela empresa</del>, a garantia à segurança operacional <b>do requerente</b> <del>pela empresa</del> e a promoção da segurança operacional <b>do requerente</b> <del>da empresa</del>.</p> <p>(c) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve ser capaz de demonstrar, durante o processo de certificação, seu compromisso com a garantia da segurança operacional e que suas operações estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional estabelecidos pela ANAC, especialmente neste RBAC, <b>conduzidos, de forma padronizada por inspetores capacitados para avaliarem e fiscalizarem, não só um Operador Privado Comercial, como também um Operador Privado Não Comercial</b>.</p> <p>(d) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve apresentar toda a documentação prevista neste regulamento dentro do tempo estabelecido para cada fase do processo de certificação sob pena de ter seu processo sobrestado ou cancelado, conforme o caso.</p> <p>(e) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve estar ciente de que a entrega informal de um documento ou de um manual não interfere e não serve para a contagem de tempo de análise por parte da ANAC, não sendo considerado como requisito de certificação cumprido.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.101 Requisitos Gerais</b></p> <p>(b) Excluir o termo tachado. As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a</p>	<p>137.101(b), (b)(3), (d) e (e) – Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p> <p>137.101(b)(5) – Contribuição não aproveitada. O detalhamento do SGSO já está contido na subparte E, não sendo necessário serem repetidos neste parágrafo. Também só será exigido</p>

deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(3) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(5) O termo abrange tanto os operadores agrícolas comerciais como os operadores agrícolas privados. Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador agrícola Comercial e do operador agrícola Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(c) Além da justificativa acima, a ANAC deve treinar seus INPAC e criar uma manual de inspeção para padronização e para suprir as demandas das especificidades do setor.

(d) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

SGSO de operadores comerciais que possuem um COA (referir-se à análise acima). A redação foi reformulada como segue:

*(5) um SGSO em operação ou em implantação de acordo com a subparte E deste Regulamento.*

137.101(c) – Contribuição não aproveitada. Com referência ao COAP, referir à análise acima referente aos parágrafos 137.101(b), (b)(3), (d) e (e). Com relação ao acréscimo proposto, é desnecessário pois já é tácito que os INSPAC devem ser capacitados e mesmo que fosse estabelecida tal regra, ela deveria constar em MPR ou Instrução Normativa da ANAC, e não no RBAC 137.

(e) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

<b>Contribuição nº 44</b>	
<b>Colaborador: Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]</b>	<b>Instituição: Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.103 Requisitos para as Aeronaves Aeroagrícolas</b>                      (a) O detentor de certificado deve possuir uma frota de aeronaves que:                      (1) estejam registradas na categoria SAE, conforme previsto no RBHA 47 ou RBAC que venha a substituí-lo;                      (4) tenham como operadora a própria empresa de serviço aéreo especializado;</p>	<p><b>137.103 Requisitos para as Aeronaves Aeroagrícolas</b>                      (a)(1) estejam registradas na categoria SAE, <b>ou Privada, como aplicável</b>, conforme previsto no RBHA 47 ou RBAC que venha a substituí-lo;                      (4) tenham como operadora a própria empresa de serviço aéreo especializado <b>ou a pessoa física ou jurídica, na categoria Privada, entendendo-se como tal o agricultor ou empresa agrícola; e</b>  <b>(6) Não é permitido o uso de aeronaves experimentais ou ultraleves nas operações aeroagrícolas públicas ou privadas.</b></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.103 Requisitos para as Aeronaves Aeroagrícolas</b>                      (a)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.</p> <p>(4) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.</p> <p>(6) Igualdade de tratamento entre operador aeroagrícola privado e comercial, tendo em vista a segurança operacional, assegurando que estes tipos de aeronaves não poderão ser utilizadas em atividades aeroagrícolas.</p>	<p>137.103(a)(1) e (a)(4) – Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p> <p>137.103(a)(6) – Contribuição não aproveitada. O COA será emitido somente para operações comerciais com aeronaves registradas na categoria SAE, não sendo necessário este requisito.</p>

Contribuição nº 45	
Colaborador: Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	Instituição: Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo</b></p> <p>(a) O processo de certificação descrito neste Regulamento é aplicável a:</p> <p>(1) empresas requerentes de um Certificado de Operador Aéreo</p> <p>(2) empresas já certificadas que requeiram alteração de suas operações, mediante emenda às Especificações Operativas aprovadas ou ao próprio certificado emitido.</p> <p>(b) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve seguir as cinco fases estabelecidas pela ANAC para a obtenção de seu certificado:</p> <p>(4) Fase 4 – Demonstrações e inspeções; e</p> <p>(c) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve resolver todas as pendências e cumprir todos os requisitos determinados para uma fase do processo de certificação antes de passar à fase seguinte do processo.</p> <p>(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo pode, em alguns casos específicos, solicitar ANAC a realização de mais de uma fase simultaneamente, considerando a complexidade das atividades do requerente do certificado;</p> <p>(2) Em tais situações, o requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve ser capaz de demonstrar que atendeu aos requisitos estabelecidos para cada fase que está sendo tratada.</p> <p>(d) Fase 1 – Solicitação prévia</p> <p>(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve entrar em contato com a ANAC, informando sobre sua intenção em obter um certificado. Este contato inicial pode ser realizado mediante uma visita à ANAC, carta, correio eletrônico, telefone, etc.;</p> <p>(2) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo, após esse contato inicial, deve preencher e assinar o formulário padrão (Apêndice B-Formulário OA01), encaminhando-o à ANAC.</p> <p>(3) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve, após a conclusão do contato inicial, iniciar a elaboração dos documentos necessários à segunda fase, uma vez que esse contato é o ato que encerra a Fase 1 do processo de certificação.</p> <p>(e) Fase 2 – Solicitação formal</p> <p>(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve apresentar um pacote de solicitação formal, assinado pelo Gestor Responsável. Esta apresentação se constitui no ato que inicia a Fase 2 do processo de certificação.</p> <p>(2) O pacote de solicitação formal a ser apresentado pelo requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve conter:</p> <p>(A) documentos da empresa, entre eles, fichas de peso e balanceamento; modelo do diário de bordo a ser empregado; e Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO);</p>	<p><b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo e/ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b></p> <p>(a)(1) <b>operadores</b> empresas requerentes de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou Certificado Operador Aéreo Privado</b></p> <p>(2) <b>operadores</b> empresas já certificadas que requeiram alteração de suas operações, mediante emenda às Especificações Operativas aprovadas ou ao próprio certificado emitido.</p> <p>(b) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve seguir as cinco fases estabelecidas pela ANAC para a obtenção de seu certificado:</p> <p>(4) Fase 4 – Demonstrações e inspeções, <b>padronizadas em nível nacional</b>; e</p> <p>(c) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve resolver todas as pendências e cumprir todos os requisitos determinados para uma fase do processo de certificação antes de passar à fase seguinte do processo.</p> <p>(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b> pode, em alguns casos específicos, solicitar ANAC a realização de mais de uma fase simultaneamente, considerando a complexidade das atividades do requerente do certificado;</p> <p>(2) Em tais situações, o requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve ser capaz de demonstrar que atendeu aos requisitos estabelecidos para cada fase que está sendo tratada.</p> <p>(d) Fase 1 – Solicitação prévia</p> <p>(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve entrar em contato com a ANAC, informando sobre sua intenção em obter um certificado. Este contato inicial pode ser realizado mediante uma visita à ANAC, carta, correio eletrônico, telefone, etc.;</p> <p>(2) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b>, após esse contato inicial, deve preencher e assinar o formulário padrão (Apêndice B-Formulário OA01), encaminhando-o à ANAC.</p> <p>(3) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve, após a conclusão <b>satisfatória</b> do contato inicial, iniciar a elaboração dos documentos necessários à segunda fase, uma vez que esse contato é o ato que encerra a Fase 1 do processo de certificação.</p> <p>(e) Fase 2 – Solicitação formal</p> <p>(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou de um Certificado de Operador</b></p>

(D) documentos de comprovação de compra, leasing, contratos e cartas de intenção, devendo se constituir em evidência objetiva de que a empresa requerente tem condições de conduzir com segurança as operações propostas, em instalações adequadas, com serviços operacionais de apoio apropriadamente contratados, etc., levando-se em conta o nível de complexidade dessas operações.

(F) outros documentos, a critério do operador ou da ANAC.

(ii) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve providenciar a correção dos erros ou omissões identificados no pacote de solicitação formal (incluindo os anexos).

(3) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve aguardar a notificação da ANAC informando que foram alcançados os objetivos previstos para esta fase do processo de certificação.

(f) Fase 3 – Avaliação de documentos

(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve:

(2) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve estar consciente de que a aprovação ou aceitação:

(3) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve:

(g) Fase 4 – Demonstrações e inspeções

(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve submeter seu planejamento para receber a inspeção da ANAC, onde devem ser realizadas as seguintes demonstrações:

(ii) realizar de maneira aceitável pela ANAC todos os voos de avaliação operacional; e

(2) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve ser capaz de, junto à ANAC, demonstrar a efetividade de suas políticas, métodos, procedimentos e instruções aplicáveis, conforme descrito nos documentos apresentados para a certificação, antes de iniciar suas operações comerciais.

(3) Essas demonstrações devem ser realizadas na presença de um INSPAC da SSO/ANAC e incluir:

(i) a comprovação do desempenho real das atividades ou operações pretendidas pelo operador; e

(ii) avaliações “in loco” dos equipamentos de manutenção das aeronaves e instalações de apoio.

(4) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo deve providenciar as correções das não-conformidades identificadas durante a inspeção da ANAC, uma vez que, somente após terem sido aprovadas todas as demonstrações e inspeções a que foi submetida, a empresa requerente ao certificado terá demonstrado sua capacidade de operar com segurança conforme requerido.

(h) Fase 5 – Certificação

(1) Depois da conclusão satisfatória das quatro fases, a ANAC emitirá o Certificado de Operador Aéreo e as respectivas Especificações Operativas (EO) que, após assinados, devem ser entregues ao operador por meio de ofício.

(2) O detentor de Certificado de Operador Aéreo deve ser o responsável pela conformidade continuada de suas operações em relação ao disposto neste RBAC e com as autorizações,

**Aéreo Privado** deve apresentar um pacote de solicitação formal, assinado pelo Gestor Responsável. Esta apresentação se constitui no ato que inicia a Fase 2 do processo de certificação.

(2) O pacote de solicitação formal a ser apresentado pelo requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve conter:

(A) documentos **do requerente da empresa**, entre eles, fichas de peso e balanceamento; modelo do diário de bordo a ser empregado; e Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO);

~~(D) documentos de comprovação de compra, leasing, contratos e cartas de intenção, devendo se constituir em evidência objetiva de que a empresa requerente tem condições de conduzir com segurança as operações propostas, em instalações adequadas, com serviços operacionais de apoio apropriadamente contratados, etc., levando-se em conta o nível de complexidade dessas operações.~~

~~(F) outros documentos, a critério do operador ou da ANAC.~~

(ii) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve providenciar a correção dos erros ou omissões identificados no pacote de solicitação formal (incluindo os anexos).

(3) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve aguardar a notificação da ANAC informando que foram alcançados os objetivos previstos para esta fase do processo de certificação.

(f) Fase 3 – Avaliação de documentos

(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve:

(2) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve estar consciente de que a aprovação ou aceitação:

(3) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve:

(g) Fase 4 – Demonstrações e inspeções

(1) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve submeter seu planejamento para receber a inspeção da ANAC, onde devem ser realizadas as seguintes demonstrações:

~~(ii) realizar de maneira aceitável pela ANAC todos os voos de avaliação operacional; e~~

(2) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve ser capaz de, junto à ANAC, demonstrar a efetividade de suas políticas, métodos, procedimentos e instruções aplicáveis, conforme descrito nos documentos apresentados para a certificação, antes de iniciar suas operações comerciais.

(4) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo **ou de um Certificado de Operador Aéreo Privado** deve providenciar as correções das não-conformidades identificadas durante a

<p>aprovações, limitações e desvios concedidos.</p>	<p>inspeção da ANAC, uma vez que, somente após terem sido aprovadas todas as demonstrações e inspeções a que foi submetida, a empresa requerente ao certificado, terá demonstrado satisfatoriamente sua capacidade de operar com segurança conforme requerido.</p> <p>(h) Fase 5 – Certificação</p> <p>(1) Depois da conclusão satisfatória das quatro fases, a ANAC emitirá o Certificado de Operador Aéreo <b>ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b> e as respectivas Especificações Operativas (EO) que, após assinados, devem ser entregues ao operador por meio de ofício.</p> <p>(2) O detentor de Certificado de Operador Aéreo <b>ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b> deve ser o responsável pela conformidade continuada de suas operações em relação ao disposto neste RBAC e com as autorizações, aprovações, limitações e desvios concedidos.</p>
<p><b>JUSTIFICATIVA</b></p>	<p><b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b></p>
<p><b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo e/ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b></p> <p>(a)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.</p> <p>(a)(2) Operadores = Pessoas físicas ou jurídicas, em uso privado não comercial e em uso privado comercial.</p> <p>(b) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da</p>	<p>Na versão final do RBAC 137, a seção 137.105 foi renumerada para 137.107.</p> <p>Todas as contribuições relativas ao COAP – Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p> <p>Todas as contribuições relativas à substituição do termo “empresa” por “operador” – Contribuição não aproveitada. A certificação aplica-se apenas a empresas, sejam elas operadoras ou pretendentes a se tornarem operadoras.</p> <p>137.105(d)(3) – Contribuição aproveitada. Os requisitos desta seção foram reformulados, mas o termo “satisfatória” foi excluído, citando-se apenas, no parágrafo 137.107(f) “concluída a Fase 1”.</p> <p>137.105(e)(2)(i)(D) – Contribuição parcialmente aproveitada. O parágrafo se refere às evidências “de que a empresa requerente tem condições de conduzir com segurança as operações propostas, em instalações adequadas, com serviços operacionais de apoio apropriadamente contratados, levando-se em conta o nível de complexidade dessas operações”, não podendo por isso o requisito ser excluído. Foi acrescentado o termo “e/ou” para os documentos, pois pode haver variação de caso a caso e foi excluído o termo “etc”, conforme proposto. O requisito foi renumerado para 137.107(f)(4).</p> <p>137.105(e)(2)(i)(F) – Contribuição parcialmente aproveitada. O requisito foi mantido, pois a ANAC pode entender ser necessário requerer outros documentos para uma situação específica. Mas o critério é da ANAC e não do operador (que pode enviar o que quiser sem necessidade de estar autorizado pelo RBAC) e, dessa forma, a redação foi renumerada e reformulada para:</p>

atividade.

(4) Fase 4 – A ANAC deve treinar seus INSPAC para atender as especificidades do Setor, mediante uso do Manual de Inspeção.

(c) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(2) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do

*137.107(f)(6) outros documentos, a critério da ANAC.*

137.105(g)(1)(ii) – Contribuição aproveitada parcialmente. O requisito não foi excluído, mas complementado para diminuir um pouco a subjetividade na avaliação. No entanto, a eliminação completa da subjetividade não é possível e a avaliação da operação por um INSPAC é requisito necessário para a certificação. O requisito foi renumerado e reformulado como segue:

*137.107(i)(1)(i) realização, de maneira aceitável pela ANAC, de todos os voos de avaliação operacional segundo requisitos aplicáveis de manutenção e de operação do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, além dos contidos neste Regulamento; e*

operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(d)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(d)(2) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(d)(3) O termo “satisfatória” daria margem a interpretações pessoais.

(e)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do

operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(e)(2) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(A) Requerente = Pessoas físicas ou jurídicas, em uso privado não comercial e em uso privado comercial.

(D) Exclusão do item tachado. A redação ficou confusa. Não permite avaliar com clareza o que se pretende, nem tão pouco a que bens está se referindo. Salientamos também o emprego do uso inadequado do termo “etc.”, de sentido amplo, desaconselhável para constar em um regulamento.

(F) Exclusão do item tachado. Assim como está redigido dá margem para interpretações pessoais, pois não existem padrões a serem seguidos, daí a necessidade do Manual de Inspeção para Operadores Aeroagrícolas.

(ii) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(3) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas

obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(f)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(2) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(3) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02

até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(g)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(ii) Exclusão do item tachado. Assim como está redigido dá margem para interpretações pessoais e já está contido no item (i)

(2) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(4) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas

obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade. A exclusão do termo “empresa” é porque deve ser dado o mesmo tratamento para o operador aeroagrícola privado.

(h)(1) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

(h)(2) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.

<b>Contribuição nº 46</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.109 Emissão, ou Indeferimento de um Certificado</b></p> <p>(a) Para a emissão de um certificado é necessário que:</p> <p>(v) conta com:</p> <p>(A) um SGSO implantado, ou que atenda ao disposto no parágrafo 134.401(e) deste regulamento;</p> <p>(B) uma empresa adequada;</p> <p>(b) A emissão de um certificado será indeferida se:</p> <p>(ii) o SGSO não está implantado ou não está sendo implantado de acordo com o planejamento constante no MGSO aceito;</p>	<p><b>137.109 Emissão, ou Indeferimento de um Certificado</b></p> <p>(a) Para a emissão de um certificado é necessário que:</p> <p>(v) conta com:</p> <p>(A) um SGSO implantado, <b>nos moldes do contido na Resolução 106, de 30 de junho de 2009</b> ou que atenda ao disposto no parágrafo 134.401(e) deste regulamento;</p> <p>(B) <b>um operador aeroagrícola, em uso Privado ou comercial</b> uma empresa adequada;</p> <p>(b) A emissão de um certificado será indeferida se:</p> <p><del>(ii) o SGSO não está implantado ou não está sendo implantado de acordo com o planejamento constante no MGSO aceito;</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.109 Emissão, ou Indeferimento de um Certificado</b></p> <p>(a)(5)(A) Não incluir neste RBAC o conteúdo da Resolução 106. Haveria ainda necessidade de modificações e adaptações para a aviação agrícola, o que seria dificultado se permanecesse neste regulamento. Propõe-se que seja dado algum tempo adicional à efetiva implantação para que as dificuldades sejam sanadas, na medida em que forem surgindo, sem necessidade de rever o RBAC.</p> <p>(a)(5)(B) O operador aeroagrícola Privado deve ter as mesmas obrigações do operador aeroagrícola comercial, pois a ANAC deverá estar empenhada com a segurança de voo de toda a categoria, visando assim um menor índice de acidentes.</p> <p>(b)(ii) O operador aeroagrícola Privado deve ter as mesmas obrigações do operador aeroagrícola comercial, pois a ANAC deverá estar empenhada com a segurança de voo de toda a categoria, visando assim um menor índice de acidentes.</p>	<p>A seção 137.109 foi renumerada para 137.111 na versão final do RBAC.</p> <p>137.109(a)(1)(v)(A) – Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução no 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p> <p>O parágrafo 137.109(a)(1)(v)(A) foi excluído e o parágrafo 137.111(a)(1)(iii) foi modificado como segue:</p> <p><i>(iii) possui um SGSO operando ou sendo implantado de acordo com o planejamento aceito pela ANAC, de acordo com a subparte E deste Regulamento;</i></p> <p>137.109(a)(1)(v)(B) – Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p> <p>O parágrafo 137.109(a)(1)(v)(B) foi excluído e o parágrafo 137.111(a)(1)(ii) foi modificado como segue:</p> <p><i>(ii) possui uma autorização de funcionamento jurídico, emitida pela ANAC, caso a empresa ainda não esteja em operação; ou possui uma autorização para operar válida, emitida pela ANAC, caso a empresa já esteja operando;</i></p> <p>137.109(b)(1)(ii) – Contribuição não aproveitada. O parágrafo (b) se refere somente aos operadores comerciais e para os operadores privados não será requerida certificação e, portanto, não será exigido um SGSO.</p>

<b>Contribuição nº 47</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.111 Validade de um Certificado</b>                      (a) Um Certificado de Operador Aéreo emitido segundo este regulamento é efetivo enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC, devendo, nesses casos, ser devolvido à ANAC                      (b) Um Certificado de Operador Aéreo será automaticamente suspenso caso seu detentor perca ou expire o prazo de validade do registro de estabelecimento emitido pelo MAPA.</p>	<p><b>137.111 Validade de um Certificado</b>                      (a) Um Certificado de Operador Aéreo <b>ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b> emitido segundo este regulamento é efetivo enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC, devendo, nesses casos, ser devolvido à ANAC                      (b) Um Certificado de Operador Aéreo <b>ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b> será automaticamente suspenso caso seu detentor perca ou expire o prazo de validade do registro de estabelecimento emitido pelo MAPA, <b>sendo automaticamente restabelecido, sem nova exigências, ao ser comprovada a prova de renovação do registro junto ao MAPA.</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.111 Validade de um Certificado</b>                      (a) As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação (COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.                       (b) Tendo em vista que, no caso, a única pendência seria a eventual perda do registro no MAPA, estando válidas as demais exigências, não se justificaria exigir todo um novo processo de Certificação, bastando apresentação do registro restabelecido junto ao MAPA.</p>	<p>A seção 137.111 foi renumerada para 137.113 na versão final do RBAC.                       Todas as contribuições relativas ao COAP – Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.                       137.111(b) – Contribuição não aproveitada. Será necessário verificar as condições operacionais da empresa e de suas aeronaves visando a garantia da segurança operacional das atividades. O parágrafo foi renumerado para 137.113(e). Ver também a análise da contribuição nº 14.</p>

<b>Contribuição nº 48</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.113 Emendas ao Certificado</b>                      (a) A ANAC pode emendar qualquer certificado emitido segundo este regulamento se:                      (1) for verificado, que a segurança das operações e o interesse público requerem a emenda; ou                      (2)(b) Se for constatado através de inspeção, verificação ou outro tipo de apuração que o interesse público ou a segurança do transporte aéreo assim o requer, a ANAC pode emendar, suspender, revogar ou cassar, total ou parcialmente, um COA.</p>	<p><b>137.113 Emendas ao Certificado</b>                      (a) A ANAC pode emendar qualquer certificado emitido segundo este regulamento se:                      (1) for verificado, que a segurança das operações <del>e o interesse público</del> requerem a emenda; ou                      (2)(b) Se for constatado através de inspeção, verificação ou outro tipo de apuração que o <del>interesse público</del> ou a segurança do transporte aéreo assim o requer, a ANAC pode emendar, suspender, revogar ou cassar, total ou parcialmente, um COA.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.113 Emendas ao Certificado</b>                      (a)(1) Exclusão do termo tachado. O interesse público é de difícil avaliação nesta esfera, pois muitas vezes traz consigo componentes ideológicos, além do total desconhecimento dos aspectos técnicos das operações aeroagrícolas, ficando os operadores em situação extremamente vulnerável.</p> <p>(2)(b) Exclusão do termo tachado. O interesse público é de difícil avaliação nesta esfera, pois muitas vezes traz consigo componentes ideológicos, além do total desconhecimento dos aspectos técnicos das operações aeroagrícolas, ficando os operadores em situação extremamente vulnerável.</p>	<p>A seção 137.113 foi renumerada para 137.115 na versão final do RBAC.</p> <p>Contribuição aproveitada conforme proposta.</p> <p>O parágrafo (b) foi movido para o parágrafo 137.113(b), pois a seção 137.115 trata apenas de emenda do COA, e não de suspensão, revogação ou cassação.</p>

<b>Contribuição nº 49</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.115 Obrigações do Detentor de Certificado em Relação às suas Especificações Operativas</b>                      (a) Cada detentor de certificado deve manter segregado, em sua sede operacional, um conjunto completo de suas Especificações Operativas e de seu MGSO e deve apresentá-los sempre que for requerido por inspetor da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.</p>	<p><b>137.115 Obrigações do Detentor de Certificado em Relação às suas Especificações Operativas</b>                      (a) Cada detentor de certificado deve manter segregado, em sua sede operacional, um conjunto completo de suas Especificações Operativas e de seu MGSO e deve apresentá-los sempre que for requerido por inspetor da ANAC <del>ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.115 Obrigações do Detentor de Certificado em Relação às suas Especificações Operativas</b>                      (a) Exclusão da parte tachada. Não cabe neste regulamento reportar-se a outras esferas do governo, mas sim, somente à área de atuação da ANAC, deixando as demais para quem de direito deva fazê-lo, evitando assim a duplicidade ou sobreposição de fiscalização.</p>	<p>A seção 137.115 foi renumerada para 137.117 na versão final do RBAC.                       Contribuição não aproveitada. Qualquer autoridade governamental pode requerer a apresentação de documentação que comprove que o detentor do COA está regular perante a ANAC.</p>

<b>Contribuição nº 50</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.119 Conteúdo das Especificações Operativas</b>                      (a)(6) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.</p>	<p><b>137.119 Conteúdo das Especificações Operativas</b>  <del>(a)(6) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.119 Conteúdo das Especificações Operativas</b>                      (a)(6) Exclusão do item tachado. É muito genérico, o que acaba gerando uma ilegalidade. Tanto o governo, quanto os particulares, devem trabalhar pela segurança jurídica. A Constituição Brasileira, em seu Art. 5º, ao tratar das garantias fundamentais, elegeu a “segurança” como um direito individual; por conseguinte, não pode qualquer órgão da administração pública criar regras que estabeleçam medidas de insegurança como o item (6). Tal regramento acaba também por violar o princípio da impessoalidade da Administração Pública, igualmente disposto pela Constituição Federal, em seu Art. 37º. Ora, nada mais impessoal que possibilitar à Agência Reguladora criar normas específicas, não previstas para todos, mas apenas para determinados casos.</p>	<p>A seção 137.119 foi renumerada para 137.121 na versão final do RBAC.                       Contribuição não aproveitada.                       É a ANAC quem emite as EO e pode julgar necessário a inserção de informações referentes a operações específicas. O parágrafo foi renumerado para 137.121(a)(7).</p>

<b>Contribuição nº 51</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.121 Emendas às Especificações Operativas</b>                      (b)(1) o detentor de certificado deve apresentar um requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 45 dias da data para a emenda proposta tornar-se efetiva, a menos que a ANAC aceite um prazo menor; e</p>	<p><b>137.121 Emendas às Especificações Operativas</b>  <b>(c) Se a ANAC emitir uma emenda às Especificações Operativas, ela entra em vigor, no máximo, em 30 dias após o detentor de certificado ser notificado sobre ela, a menos que seja considerada emergencial, quando a ANAC providenciará no menor prazo possível sua efetivação.</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.121 Emendas às Especificações Operativas</b>                      (c) Maior agilidade. Pragas e doenças que afetem as culturas, ou incêndios que consomem campos e florestas requerem ações rápidas, imediatas, não havendo tempo para tramitações burocráticas e demoradas.</p>	<p>A seção 137.121 foi renumerada para 137.123 na versão final do RBAC.</p> <p>Contribuição não aproveitada.</p> <p>O parágrafo (c) foi excluído, pois quando a ANAC requerer uma emenda às EO, ela estabelecerá um prazo factível para sua implementação, que variará caso a caso. Quando for o próprio detentor de COA que requerer a emenda, ela entrará em vigor imediatamente após a aprovação da ANAC.</p>

<b>Contribuição nº 52</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.201 Requisitos das Aeronaves e Equipamentos</b>                      (a) Um operador de aeronave agrícola, somente pode utilizá-la nestas operações se:                      (2) a aeronave atender aos requisitos de manutenção constantes nos RBHA 43, 91 e 145, ou nos RBAC que venham a substituí-los, como aplicáveis;</p>	<p><b>137.201 Requisitos das Aeronaves e Equipamentos</b>                      (a)(2) a aeronave atender aos requisitos de manutenção constantes nos RBHA 43, 91 e 145, ou <b>neste RBAC 137 ou, ainda</b> nos RBAC que venham a substituí-los, como aplicáveis;</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.201 Requisitos das Aeronaves e Equipamentos</b>                      (a)(2) Deve constar a referência a este RBAC, pois o próprio regulamento prevê o uso de combustível não previsto no projeto de tipo, conforme item 137.201(d).</p>	<p>Contribuição aproveitada com variação de forma:                      137.201(a)(2) a aeronave atender aos requisitos de manutenção constantes neste Regulamento e nos RBHA 43, 91 e 145, ou nos RBAC que venham a substituí-los, como aplicáveis;</p>

<b>Contribuição nº 53</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.205 Operações fora da Unidade Federativa</b>                      (a) As limitações das áreas de operações devem estar definidas nas Especificações Operativas do detentor de um Certificado de Operador Aéreo.</p>	<p><b>137.205 Operações fora da Unidade Federativa</b>                      (a) As limitações das áreas de operações devem estar definidas nas Especificações Operativas do detentor de um Certificado de Operador Aéreo <b>ou Certificado de Operador Aéreo Privado. O operador deverá comunicar, por escrito, à ANAC, com antecedência de 48 horas, se pretender operar em área diversa.</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.205 Operações fora da Unidade Federativa</b>                      (a) As especificações operacionais não contemplam todas as necessidades da aviação agrícola, pois a presteza é imediata e necessária no combate a pragas, vetores portadores de doenças e incêndios em campos e florestas que causam danos irreversíveis às culturas, à saúde e ao meio ambiente.</p>	<p>O parágrafo foi transferido para o parágrafo 137.121(a)(6). Referir ao item 7 da análise da contribuição nº 31 deste Relatório.</p> <p>A contribuição não foi aproveitada. Somente a comunicação por escrito não é suficiente para a efetivação da operação. Todas as inserções de áreas devem ser aprovadas pela ANAC.</p>

<b>Contribuição nº 54</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.301 Área de Pouso Eventual</b>                      (d) Restrições                      (1)(i) a operação seja exclusiva de atividades aeroagrícolas, por um período previamente definido, conforme estabelecido no parágrafo 137.91 (a);</p>	<p><b>137.301 Área de Pouso Eventual</b>                      (d) Restrições                      (1)(i) a operação seja exclusiva de atividades aeroagrícolas, por um período previamente definido, conforme estabelecido no parágrafo 137.91 (a);</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.301 Área de Pouso Eventual</b>                      (d)(1)(i) Houve por parte da ANAC erro de referência, o correto é reportar-se ao 137.301(a)(2).</p>	<p>Contribuição aproveitada parcialmente. A referência foi excluída, mas como as áreas de pouso de uso exclusivo aeroagrícola não necessitarão ser cadastradas, o parágrafo 137.301(a)(2) foi excluído. Referir-se à análise da contribuição nº 23 e ao item 4 da análise da contribuição nº 31.</p>

<b>Contribuição nº 55</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.303 Aeródromo de Uso Exclusivo Aeroagrícola</b>                      (b)(1) O operador aeroportuário deve garantir a segurança operacional da infraestrutura aeroportuária disponível para as atividades ali desenvolvidas.                      (b)(3) O operador aeroportuário deve garantir os seguintes requisitos mínimos para a infraestrutura aeroportuária:                      (d) Restrições                      (2) A operação de aeronaves em aeródromo público só é permitida após a descontaminação da aeronave.                      (3) O operador aeroagrícola operando segundo este regulamento somente pode operar no0 aeródromo de uso exclusivo aeroagrícola com aeronaves classificadas como 1A, de acordo com o especificado no RBAC154, segundo as informações obtidas do Manual de Planejamento da Aeronave (Airport Flight Planning Manual).</p>	<p><b>137.303 Aeródromo de Uso Exclusivo Aeroagrícola</b>                      (b)(1) O operador <del>aeroportuário</del> deve garantir a segurança operacional da infraestrutura aeroportuária disponível para as atividades ali desenvolvidas.                      (b)(3) O operador <del>aeroportuário</del> deve garantir os seguintes requisitos mínimos para a infraestrutura aeroportuária:                      (d) Restrições                      (2) <del>A operação de aeronaves em aeródromo público só é permitida após a descontaminação da aeronave.</del>                      (3) O operador aeroagrícola operando segundo este regulamento somente pode operar no0 aeródromo de uso exclusivo aeroagrícola com aeronaves classificadas como 4A, de acordo com o especificado no RBAC154, segundo as informações obtidas do Manual de Planejamento da Aeronave (Airport Flight Planning Manual).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.303 Aeródromo de Uso Exclusivo Aeroagrícola</b>                      (b)(1) O termo correto é operador aeroagrícola.                      (b)(3) O termo correto é operador aeroagrícola.                      (d)(2) Pela legislação do MAPA, IN02/2008, os eventuais restos de agrotóxicos e as sobras de lavagem de limpeza da aeronave e equipamentos, somente poderão ser descartados em local apropriado chamado Pátio de Descontaminação. Ocorre que uma grande parte dos operadores aeroagrícolas possui sua sede operacional já instalada com seus descontaminadores em aeródromos públicos, e neles realizam parte de seus serviços, o que inviabiliza o cumprimento do estabelecido neste item.                      (d)(3) O termo para a classificação correta das aeronaves é A-1, de acordo com o RBAC 154.</p>	<p>137.303(b)(1) e (b)(3): contribuição parcialmente aproveitada. O termo “operador aeroportuário” foi substituído por “operador do aeródromo”. O parágrafo 137.303(b)(1) foi renumerado para 137.303(a). O parágrafo 137.303(b)(3) foi excluído, pois devem ser atendidos os requisitos de infraestrutura aeroportuária em regulamentação específica da ANAC para aeródromos, não cabendo repeti-los no RBAC 137. Não haverá mais “aeródromo de uso exclusivo aeroagrícola”, mas apenas “aeródromos”.                      137.303(d)(2): Contribuição aproveitada. Parágrafo foi excluído por ser norma de competência da ANVISA. Referir-se também às análises das contribuições nºs 24, 28 e 74.                      137.303(d)(3): Contribuição não aproveitada. O requisito foi excluído, por se tratar de item já abordado em regulamentação específica da ANAC para aeródromos, não cabendo repeti-los no RBAC 137. Não haverá mais “aeródromo de uso exclusivo aeroagrícola”, mas apenas “aeródromos”.</p>

<b>Contribuição nº 56</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.401 Requisitos Gerais</b></p> <p>(a) O detentor de certificado deve desenvolver, implantar e manter um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO, aprovado pelo seu Gestor Responsável.</p> <p>(b) O detentor de certificado deve apresentar seu SGSO de forma a demonstrar como internalizou os requisitos relativos aos seus quatro componentes, contendo, no mínimo:</p> <p>(1) política e objetivos da segurança operacional da empresa:</p> <p>(i) estabelecimento de uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos;</p> <p>(ii) definição de uma estrutura organizacional e dos responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;</p> <p>(iii) estabelecimento de metas e indicadores de desempenho para melhorar continuamente o nível global de segurança operacional;</p> <p>(iv) estabelecimento de um Plano de Resposta a Emergências (PRE);</p> <p>(v) definição da documentação e dos registros dos processos voltados para segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização;</p> <p>(2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional pela empresa:</p> <p>(i) identificação dos perigos e gerenciamento dos riscos à segurança operacional em suas atividades;</p> <p>(3) garantia da segurança operacional pela empresa:</p> <p>(i) garantia da aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional;</p> <p>(ii) previsão da supervisão permanente e de uma avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado;</p> <p>(4) promoção da segurança operacional pela empresa:</p> <p>(i) promoção do treinamento e divulgação do SGSO para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades;</p> <p>(c) O SGSO deve ser compatível com o tamanho, natureza e complexidade das operações a serem conduzidas pelo detentor de certificado, assim como com suas Especificações Operativas, os perigos e riscos relacionados com tais operações.</p> <p>(d) Para permitir a verificação da adequação da documentação de seu SGSO e acelerar o processo de aceitação pela ANAC, o operador aéreo deve executar uma análise do faltante, que pode ser uma lista de adequação (<i>compliance checklist</i>), relacionando a documentação proposta pela empresa para o SGSO com os requisitos deste regulamento.</p> <p>(e) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo para operar segundo este regulamento deve:</p>	<p><b>137.401 Requisitos Gerais</b></p> <p><del>(a) O detentor de certificado deve desenvolver, implantar e manter um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO, aprovado pelo seu Gestor Responsável.</del></p> <p><del>(b) O detentor de certificado deve apresentar seu SGSO de forma a demonstrar como internalizou os requisitos relativos aos seus quatro componentes, contendo, no mínimo:</del></p> <p><del>(1) política e objetivos da segurança operacional da empresa:</del></p> <p><del>(i) estabelecimento de uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos;</del></p> <p><del>(ii) definição de uma estrutura organizacional e dos responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;</del></p> <p><del>(iii) estabelecimento de metas e indicadores de desempenho para melhorar continuamente o nível global de segurança operacional;</del></p> <p><del>(iv) estabelecimento de um Plano de Resposta a Emergências (PRE);</del></p> <p><del>(v) definição da documentação e dos registros dos processos voltados para segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização;</del></p> <p><del>(2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional pela empresa:</del></p> <p><del>(i) identificação dos perigos e gerenciamento dos riscos à segurança operacional em suas atividades;</del></p> <p><del>(3) garantia da segurança operacional pela empresa:</del></p> <p><del>(i) garantia da aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional;</del></p> <p><del>(ii) previsão da supervisão permanente e de uma avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado;</del></p> <p><del>(4) promoção da segurança operacional pela empresa:</del></p> <p><del>(i) promoção do treinamento e divulgação do SGSO para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades;</del></p> <p><del>(c) O SGSO deve ser compatível com o tamanho, natureza e complexidade das operações a serem conduzidas pelo detentor de certificado, assim como com suas Especificações Operativas, os perigos e riscos relacionados com tais operações.</del></p> <p><del>(d) Para permitir a verificação da adequação da documentação de seu SGSO e acelerar o processo de aceitação pela ANAC, o operador aéreo deve executar uma análise do faltante, que pode ser uma lista de adequação (<i>compliance checklist</i>), relacionando a documentação proposta pela empresa para o SGSO com os requisitos deste regulamento.</del></p> <p><del>(e) O requerente de um Certificado de Operador Aéreo para operar segundo este regulamento deve:</del></p>

<p>(1) possuir um SGSO implantado, conforme estabelecido neste regulamento; ou  (2) possuir um MGSO aceito pela ANAC, de acordo com os requisitos da Resolução ANAC nº 106/2009, comprometendo-se a cumprir as fases ali acordadas com a Agência; ou  (3) garantir que seu SGSO estará implantado e funcionando até 31 de dezembro de 2013, caso não possua um MGSO aceito pela ANAC; ou  (3) garantir que é capaz de concluir a implantação de seu SGSO em até um ano após a obtenção de seu Certificado, quando a solicitação ocorrer depois de 31 de dezembro de 2013.  (f) A implantação do SGSO pode ser desenvolvida em fases acordadas com a Agência na aceitação de seu MGSO, respeitando o prazo final acima.</p>	<p><del>(1) possuir um SGSO implantado, conforme estabelecido neste regulamento; ou  (2) possuir um MGSO aceito pela ANAC, de acordo com os requisitos da Resolução ANAC nº 106/2009, comprometendo-se a cumprir as fases ali acordadas com a Agência; ou  (3) garantir que seu SGSO estará implantado e funcionando até 31 de dezembro de 2013, caso não possua um MGSO aceito pela ANAC; ou  (3) garantir que é capaz de concluir a implantação de seu SGSO em até um ano após a obtenção de seu Certificado, quando a solicitação ocorrer depois de 31 de dezembro de 2013.  (f) A implantação do SGSO pode ser desenvolvida em fases acordadas com a Agência na aceitação de seu MGSO, respeitando o prazo final acima.</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>SUBPARTE E - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)  Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p> <p><b>137.401 a 137.409</b> – Exclusão dos itens tachados. Não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois o SGSO ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:  <i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 57</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.403 Política e Objetivos de Segurança Operacional</b></p> <p>(a) Requisitos gerais</p> <p>(1) O detentor de certificado deve estabelecer a política de segurança operacional e os objetivos de segurança operacional de sua empresa, explicitando suas diretrizes e intenções globais.</p> <p>(2) A política de segurança operacional deve:</p> <p>(i) estar de acordo com todos os requisitos legais cabíveis e melhores práticas, considerando os padrões internacionais, e deve refletir os compromissos da empresa com respeito à segurança de suas operações;</p> <p>(ii) incluir uma declaração clara sobre o provimento dos recursos humanos e financeiros para a implantação do SGSO da empresa;</p> <p>(iii) assegurar o compromisso de comunicar à ANAC sobre qualquer Evento de Segurança Operacional – ESO que ocorrer durante suas atividades.</p> <p>(A) Como disposto no PSOE-ANAC, os Eventos de Segurança Operacional (ESO) são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação da empresa.</p> <p>(3) O detentor de certificado deve definir em sua política como pretende garantir, no mínimo, seguintes compromissos:</p> <p>(i) implantar o SGSO;</p> <p>(ii) gerenciar os riscos à segurança operacional;</p> <p>(iii) encorajar os empregados a relatar questões que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando o cunho da não punitividade de relatos da aviação civil, bem como do estabelecimento da cultura justa na organização, padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis;</p> <p>(iv) identificar as responsabilidades da alta direção e dos empregados com respeito ao desempenho da segurança operacional;</p> <p>(v) rever a política e os objetivos de segurança operacional periodicamente para assegurar que permaneçam relevantes e apropriados à organização; e</p> <p>(vi) buscar a melhoria contínua do nível de segurança operacional.</p> <p>(4) O detentor de certificado deve estabelecer objetivos de segurança operacional, que sejam mensuráveis e atingíveis, indicando o que a empresa pretende alcançar, de forma consistente com a política de segurança operacional. Estes objetivos de segurança operacional devem estar ligados aos indicadores de desempenho da segurança operacional, metas de desempenho da segurança operacional e requisitos definidos pela empresa.</p>	<p><b>137.403 Política e Objetivos de Segurança Operacional</b></p> <p>(a) Requisitos gerais</p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve estabelecer a política de segurança operacional e os objetivos de segurança operacional de sua empresa, explicitando suas diretrizes e intenções globais.</del></p> <p><del>(2) A política de segurança operacional deve:</del></p> <p><del>(i) estar de acordo com todos os requisitos legais cabíveis e melhores práticas, considerando os padrões internacionais, e deve refletir os compromissos da empresa com respeito à segurança de suas operações;</del></p> <p><del>(ii) incluir uma declaração clara sobre o provimento dos recursos humanos e financeiros para a implantação do SGSO da empresa;</del></p> <p><del>(iii) assegurar o compromisso de comunicar à ANAC sobre qualquer Evento de Segurança Operacional – ESO que ocorrer durante suas atividades.</del></p> <p><del>(A) Como disposto no PSOE-ANAC, os Eventos de Segurança Operacional (ESO) são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação da empresa.</del></p> <p><del>(3) O detentor de certificado deve definir em sua política como pretende garantir, no mínimo, seguintes compromissos:</del></p> <p><del>(i) implantar o SGSO;</del></p> <p><del>(ii) gerenciar os riscos à segurança operacional;</del></p> <p><del>(iii) encorajar os empregados a relatar questões que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando o cunho da não punitividade de relatos da aviação civil, bem como do estabelecimento da cultura justa na organização, padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis;</del></p> <p><del>(iv) identificar as responsabilidades da alta direção e dos empregados com respeito ao desempenho da segurança operacional;</del></p> <p><del>(v) rever a política e os objetivos de segurança operacional periodicamente para assegurar que permaneçam relevantes e apropriados à organização; e</del></p> <p><del>(vi) buscar a melhoria contínua do nível de segurança operacional.</del></p> <p><del>(4) O detentor de certificado deve estabelecer objetivos de segurança operacional, que sejam mensuráveis e atingíveis, indicando o que a empresa pretende alcançar, de forma consistente com a política de segurança operacional. Estes objetivos de segurança operacional devem estar ligados aos indicadores de desempenho da segurança operacional, metas de desempenho da segurança operacional e requisitos definidos pela empresa.</del></p>

<p>(5) O detentor de certificado deve garantir a segurança operacional de serviços ou produtos, contratados ou adquiridos, de outras organizações, declarando explicitamente esta responsabilidade em sua política de segurança operacional.</p> <p>(b) Estrutura organizacional e responsabilidades</p> <p>(1) Cada detentor de certificado deve possuir pessoal técnico e administrativo suficiente e qualificado para assegurar alto grau de segurança em suas operações.</p> <p>(2) O detentor de certificado deve estabelecer a estrutura organizacional de segurança operacional necessária para a implantação e manutenção do SGSO da empresa, compatível com a complexidade de sua operação.</p> <p>(3) O detentor de certificado deve ter pessoal qualificado servindo, pelo menos, nas seguintes posições ou posições equivalentes:</p> <p>(i) Gestor Responsável da empresa;</p> <p>(ii) Gestor de Segurança Operacional; e</p> <p>(iii) Piloto-Chefe (necessário se houver mais de três aeronaves).</p> <p>(4) O Gestor de Segurança Operacional, qualificado como responsável pelo Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, na forma e maneira definidos neste regulamento deve ser informado à ANAC, após ato formal de designação pelo Gestor Responsável.</p> <p>(5) O detentor de certificado deve identificar as responsabilidades pela segurança operacional de todos os membros da alta gerência, independentemente de outras atribuições.</p> <p>(6) Os cargos, competências, autoridades e responsabilidades relativas à segurança operacional devem ser definidos e documentados na política de segurança operacional do detentor de certificado e divulgados para toda a empresa.</p> <p>(c) Qualificação do pessoal da direção para operações segundo este regulamento</p> <p>(1) Para atuar como Gestor Responsável da empresa uma pessoa deve:</p> <p>(i) ser designado formalmente pelo detentor do certificado;</p> <p>(ii) ser pessoa única e identificável na estrutura organizacional da empresa, com autoridade final sobre a condução das operações aéreas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional;</p> <p>(iii) ter total controle dos recursos humanos e financeiros requeridos para a condução das operações autorizadas à empresa;</p> <p>(iv) ter responsabilidade e competência derradeira pela implantação e manutenção do SGSO em nome da empresa, independentemente de outras funções; e</p> <p>(v) possuir sua indicação em conformidade com os atos constitutivos da empresa arquivados na Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE da ANAC.</p> <p>(2) Para atuar como Gestor de Segurança Operacional de um detentor de certificado uma pessoa deve:</p> <p>(i) possuir vínculo formal com a empresa e uma indicação formal pelo Gestor Responsável;</p> <p>(ii) ter cursado e ter sido aprovado no curso de Sistema de Gerenciamento de Segurança</p>	<p><del>(5) O detentor de certificado deve garantir a segurança operacional de serviços ou produtos, contratados ou adquiridos, de outras organizações, declarando explicitamente esta responsabilidade em sua política de segurança operacional.</del></p> <p><del>(b) Estrutura organizacional e responsabilidades</del></p> <p><del>(1) Cada detentor de certificado deve possuir pessoal técnico e administrativo suficiente e qualificado para assegurar alto grau de segurança em suas operações.</del></p> <p><del>(2) O detentor de certificado deve estabelecer a estrutura organizacional de segurança operacional necessária para a implantação e manutenção do SGSO da empresa, compatível com a complexidade de sua operação.</del></p> <p><del>(3) O detentor de certificado deve ter pessoal qualificado servindo, pelo menos, nas seguintes posições ou posições equivalentes:</del></p> <p><del>(i) Gestor Responsável da empresa;</del></p> <p><del>(ii) Gestor de Segurança Operacional; e</del></p> <p><del>(iii) Piloto-Chefe (necessário se houver mais de três aeronaves).</del></p> <p><del>(4) O Gestor de Segurança Operacional, qualificado como responsável pelo Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, na forma e maneira definidos neste regulamento deve ser informado à ANAC, após ato formal de designação pelo Gestor Responsável.</del></p> <p><del>(5) O detentor de certificado deve identificar as responsabilidades pela segurança operacional de todos os membros da alta gerência, independentemente de outras atribuições.</del></p> <p><del>(6) Os cargos, competências, autoridades e responsabilidades relativas à segurança operacional devem ser definidos e documentados na política de segurança operacional do detentor de certificado e divulgados para toda a empresa.</del></p> <p><del>(c) Qualificação do pessoal da direção para operações segundo este regulamento</del></p> <p><del>(1) Para atuar como Gestor Responsável da empresa uma pessoa deve:</del></p> <p><del>(i) ser designado formalmente pelo detentor do certificado;</del></p> <p><del>(ii) ser pessoa única e identificável na estrutura organizacional da empresa, com autoridade final sobre a condução das operações aéreas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional;</del></p> <p><del>(iii) ter total controle dos recursos humanos e financeiros requeridos para a condução das operações autorizadas à empresa;</del></p> <p><del>(iv) ter responsabilidade e competência derradeira pela implantação e manutenção do SGSO em nome da empresa, independentemente de outras funções; e</del></p> <p><del>(v) possuir sua indicação em conformidade com os atos constitutivos da empresa arquivados na Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE da ANAC.</del></p> <p><del>(2) Para atuar como Gestor de Segurança Operacional de um detentor de certificado uma pessoa deve:</del></p> <p><del>(i) possuir vínculo formal com a empresa e uma indicação formal pelo Gestor Responsável;</del></p> <p><del>(ii) ter cursado e ter sido aprovado no curso de Sistema de Gerenciamento de Segurança</del></p>
---	--

<p>Operacional – SGSO, ministrado pela ANAC ou por entidade por ela credenciada;</p> <p>(iii) ter pelo menos um ano de experiência de trabalho em setor de segurança operacional ou de prevenção de acidentes aeronáuticos em empresa do setor aéreo ou na Agência Nacional de Aviação Civil. No caso em que a pessoa designada não atenda ao requisito de experiência, poderá ser enviado currículo, com fundamentação, o qual deverá ser analisado e, se considerado apropriado, aprovado pela ANAC, atendendo deste modo o requisito em questão;</p> <p>(iv) ser capaz de aprovar ou recusar gastos na empresa relacionados com a melhoria nas atividades de segurança operacional da empresa;</p> <p>(v) ser o responsável individual e o ponto focal do desenvolvimento e manutenção do SGSO;</p> <p>(vi) assegurar que os processos necessários ao funcionamento do SGSO sejam estabelecidos, implantados e mantidos;</p> <p>(vii) conhecer as partes pertinentes dos documentos do operador aéreo e de suas especificações operativas;</p> <p>(viii) reportar diretamente ao Gestor Responsável as informações sobre o desempenho do SGSO, assim como qualquer necessidade de aplicação de recursos para a implantação das medidas mitigadoras identificadas, com o objetivo da melhoria contínua do SGSO da empresa;</p> <p>(ix) assegurar a promoção da segurança operacional em toda a empresa;</p> <p>(x) exercer esta função, concomitantemente, em no máximo três empresas, desde que sejam baseadas na mesma unidade da federação. Contudo, a ANAC deve ser consultada e o exercício da função em mais de uma empresa somente será possível se aceito pela ANAC; e</p> <p>(xi) comprovar que não acumula esta função com outra que não seja a função de tripulante.</p> <p>(3) Para atuar como Piloto-Chefe uma pessoa deve:</p> <p>(i) estar diretamente subordinado ao Gestor de Segurança Operacional;</p> <p>(ii) possuir no mínimo uma licença de piloto comercial com a habilitação apropriada para o avião;</p> <p>(iii) ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de aviões operados segundo este regulamento;</p> <p>(iv) comprovar que não acumula esta função com outra que não seja a função de Gestor Responsável; e</p> <p>(v) ser o responsável, frente à ANAC, quanto às atividades dos tripulantes técnicos da empresa.</p>	<p><del>Operacional – SGSO, ministrado pela ANAC ou por entidade por ela credenciada;</del></p> <p><del>(iii) ter pelo menos um ano de experiência de trabalho em setor de segurança operacional ou de prevenção de acidentes aeronáuticos em empresa do setor aéreo ou na Agência Nacional de Aviação Civil. No caso em que a pessoa designada não atenda ao requisito de experiência, poderá ser enviado currículo, com fundamentação, o qual deverá ser analisado e, se considerado apropriado, aprovado pela ANAC, atendendo deste modo o requisito em questão;</del></p> <p><del>(iv) ser capaz de aprovar ou recusar gastos na empresa relacionados com a melhoria nas atividades de segurança operacional da empresa;</del></p> <p><del>(v) ser o responsável individual e o ponto focal do desenvolvimento e manutenção do SGSO;</del></p> <p><del>(vi) assegurar que os processos necessários ao funcionamento do SGSO sejam estabelecidos, implantados e mantidos;</del></p> <p><del>(vii) conhecer as partes pertinentes dos documentos do operador aéreo e de suas especificações operativas;</del></p> <p><del>(viii) reportar diretamente ao Gestor Responsável as informações sobre o desempenho do SGSO, assim como qualquer necessidade de aplicação de recursos para a implantação das medidas mitigadoras identificadas, com o objetivo da melhoria contínua do SGSO da empresa;</del></p> <p><del>(ix) assegurar a promoção da segurança operacional em toda a empresa;</del></p> <p><del>(x) exercer esta função, concomitantemente, em no máximo três empresas, desde que sejam baseadas na mesma unidade da federação. Contudo, a ANAC deve ser consultada e o exercício da função em mais de uma empresa somente será possível se aceito pela ANAC; e</del></p> <p><del>(xi) comprovar que não acumula esta função com outra que não seja a função de tripulante.</del></p> <p><del>(3) Para atuar como Piloto-Chefe uma pessoa deve:</del></p> <p><del>(i) estar diretamente subordinado ao Gestor de Segurança Operacional;</del></p> <p><del>(ii) possuir no mínimo uma licença de piloto comercial com a habilitação apropriada para o avião;</del></p> <p><del>(iii) ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de aviões operados segundo este regulamento;</del></p> <p><del>(iv) comprovar que não acumula esta função com outra que não seja a função de Gestor Responsável; e</del></p> <p><del>(v) ser o responsável, frente à ANAC, quanto às atividades dos tripulantes técnicos da empresa.</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>SUBPARTE E - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)</p> <p>Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<p><b>137.401 a 137.409</b> – Exclusão dos itens tachados. Não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois o SGSO ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p>	
--	--

<b>Contribuição nº 58</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.405 Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional</b></p> <p>(a) Requisitos gerais</p> <p>(1) O detentor de certificado deve desenvolver os procedimentos necessários para realizar a coleta de dados relativos à segurança operacional de sua empresa de forma a disponibilizar um banco de dados de segurança operacional.</p> <p>(2) O detentor de certificado deve desenvolver sistemas de processamento que permitam a identificação de perigos à segurança operacional ou tendências, assim como as análises e avaliações dos riscos associados, permitindo o planejamento de atividades que busquem mitigar os riscos de segurança operacional avaliados.</p> <p>(b) Identificação de perigos à segurança operacional</p> <p>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter meios formais de efetivamente coletar, armazenar, reagir e gerar <i>feedback</i> sobre os perigos das operações, que devem combinar métodos reativos, preventivos e preditivos de obtenção dos dados de segurança operacional.</p> <p>(2) O detentor de certificado deve disponibilizar meios formais de coleta dos dados de segurança operacional, incluindo as Recomendações de Segurança Operacional do CENIPA, sistemas de reporte mandatórios e confidenciais, e os Relatos da Aviação Civil, previstos nas Seções VII e VIII do Capítulo IV do PSOE-ANAC.</p> <p>(3) O detentor de certificado deve incluir como perigo potencial a ocorrência de situações específicas em sua operação, tais como, aumento incomum de Eventos de Segurança Operacional (ESO) ou de infrações, previsão de importantes mudanças operacionais ou períodos de mudanças organizacionais significativas.</p> <p>(4) O detentor de certificado deve acompanhar a evolução de sua operação, de forma que novos perigos sejam identificados.</p> <p>(5) Os processos de identificação de perigos devem incluir os seguintes passos:</p> <p>(i) identificação de perigos, eventos ou fatos relacionados à segurança operacional;</p> <p>(ii) coleta e armazenamento de dados de segurança operacional;</p> <p>(iii) análise dos dados de segurança operacional; e</p> <p>(iv) distribuição de informações de segurança operacional, obtidas a partir dos dados coletados e analisados.</p> <p>(6) As ocorrências que indiquem desempenho deficiente da segurança operacional, como dificuldades de serviço, ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes aeronáuticos, consideradas como Eventos de Segurança Operacional - ESO (Art. 30 e 67 do PSOE-ANAC), devem obrigatoriamente ser reportadas à ANAC, independentemente de outras comunicações exigidas em regulamento específico. Acidentes e incidentes devem ser reportados</p>	<p><del><b>137.405 Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional</b></del></p> <p><del>(a) Requisitos gerais</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve desenvolver os procedimentos necessários para realizar a coleta de dados relativos à segurança operacional de sua empresa de forma a disponibilizar um banco de dados de segurança operacional.</del></p> <p><del>(2) O detentor de certificado deve desenvolver sistemas de processamento que permitam a identificação de perigos à segurança operacional ou tendências, assim como as análises e avaliações dos riscos associados, permitindo o planejamento de atividades que busquem mitigar os riscos de segurança operacional avaliados.</del></p> <p><del>(b) Identificação de perigos à segurança operacional</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter meios formais de efetivamente coletar, armazenar, reagir e gerar <i>feedback</i> sobre os perigos das operações, que devem combinar métodos reativos, preventivos e preditivos de obtenção dos dados de segurança operacional.</del></p> <p><del>(2) O detentor de certificado deve disponibilizar meios formais de coleta dos dados de segurança operacional, incluindo as Recomendações de Segurança Operacional do CENIPA, sistemas de reporte mandatórios e confidenciais, e os Relatos da Aviação Civil, previstos nas Seções VII e VIII do Capítulo IV do PSOE-ANAC.</del></p> <p><del>(3) O detentor de certificado deve incluir como perigo potencial a ocorrência de situações específicas em sua operação, tais como, aumento incomum de Eventos de Segurança Operacional (ESO) ou de infrações, previsão de importantes mudanças operacionais ou períodos de mudanças organizacionais significativas.</del></p> <p><del>(4) O detentor de certificado deve acompanhar a evolução de sua operação, de forma que novos perigos sejam identificados.</del></p> <p><del>(5) Os processos de identificação de perigos devem incluir os seguintes passos:</del></p> <p><del>(i) identificação de perigos, eventos ou fatos relacionados à segurança operacional;</del></p> <p><del>(ii) coleta e armazenamento de dados de segurança operacional;</del></p> <p><del>(iii) análise dos dados de segurança operacional; e</del></p> <p><del>(iv) distribuição de informações de segurança operacional, obtidas a partir dos dados coletados e analisados.</del></p> <p><del>(6) As ocorrências que indiquem desempenho deficiente da segurança operacional, como dificuldades de serviço, ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes aeronáuticos, consideradas como Eventos de Segurança Operacional - ESO (Art. 30 e 67 do PSOE-ANAC), devem obrigatoriamente ser reportadas à ANAC, independentemente de outras comunicações exigidas em regulamento específico. Acidentes e incidentes devem ser reportados</del></p>

imediatamente. As demais ocorrências devem ser reportadas em prazo não superior a sete dias.  
 (7) Para as emergências com aeronave do detentor de certificado que resultem em acionamento do Plano de Emergência Aeroportuário (PLEM) ou do PRE do detentor de certificado, o mesmo deve enviar, também, um Relatório Inicial de Resposta a Emergência (RIRE), encontrado no portal da ANAC ([www.anac.gov.br/biblioteca](http://www.anac.gov.br/biblioteca)).

(8) Fontes de identificação de perigos

(i) Relato da Aviação Civil (RAC)

(A) O detentor de certificado deve desenvolver um sistema de Relato da Aviação Civil, seguindo modelos de formulários padrão ou estabelecendo formulários próprios.

(B) O preenchimento de Relato da Aviação Civil não substitui a realização de outros procedimentos previstos para a mesma situação no âmbito da ANAC.

(C) O sistema de Relato da Aviação Civil deve ser voluntário, confidencial e não punitivo, no que diz respeito a erros não premeditados ou inadvertidos, exceto em casos que envolvam negligência ou violação intencional.

(D) O detentor de certificado deve estabelecer em seu SGSO as normas que disciplinam como vão lidar e resolver internamente os desvios e infrações de menor grau ofensivo, bem como a forma de manter a ANAC informada das ações adotadas.

(E) O detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para divulgar os resultados das análises do Relato da Aviação Civil, sempre que entender que os ensinamentos podem ajudar a outras organizações e operadores.

(ii) Vistoria de segurança operacional

(A) Verificação de segurança operacional envolvendo a realização de vistoria a todas as áreas operacionais da empresa, por meio de conversas com os funcionários e supervisores, testemunhar as práticas correntes de trabalho, dentre outras atividades, de maneira informal, proporciona percepções valiosas sobre o desempenho da segurança operacional.

(B) As vistorias de segurança operacional devem ser realizadas, no mínimo, duas vezes por ano em cada setor da empresa, de forma abrangente e com a profundidade suficiente para determinar as condições reais existentes de modo que possam ser detectados todos os atos inseguros nos setores vistoriados.

(iii) Outras fontes

(A) As fontes para a identificação de perigos a segurança operacional podem incluir ainda, de acordo com a complexidade das operações, fontes internas (análises de dados de voo; pesquisas, entrevistas, investigações internas, etc.) ou fontes externas (informes de acidentes e incidentes, sistemas externos de relato da aviação civil, sistemas de reporte mandatórios do Estado, etc.).

(c) Avaliação e mitigação dos riscos à segurança operacional

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal de gerenciamento dos riscos à segurança operacional que assegure a análise, avaliação e mitigação de riscos

imediatamente. As demais ocorrências devem ser reportadas em prazo não superior a sete dias.  
 (7) Para as emergências com aeronave do detentor de certificado que resultem em acionamento do Plano de Emergência Aeroportuário (PLEM) ou do PRE do detentor de certificado, o mesmo deve enviar, também, um Relatório Inicial de Resposta a Emergência (RIRE), encontrado no portal da ANAC ([www.anac.gov.br/biblioteca](http://www.anac.gov.br/biblioteca)).

(8) Fontes de identificação de perigos

(i) Relato da Aviação Civil (RAC)

(A) O detentor de certificado deve desenvolver um sistema de Relato da Aviação Civil, seguindo modelos de formulários padrão ou estabelecendo formulários próprios.

(B) O preenchimento de Relato da Aviação Civil não substitui a realização de outros procedimentos previstos para a mesma situação no âmbito da ANAC.

(C) O sistema de Relato da Aviação Civil deve ser voluntário, confidencial e não punitivo, no que diz respeito a erros não premeditados ou inadvertidos, exceto em casos que envolvam negligência ou violação intencional.

(D) O detentor de certificado deve estabelecer em seu SGSO as normas que disciplinam como vão lidar e resolver internamente os desvios e infrações de menor grau ofensivo, bem como a forma de manter a ANAC informada das ações adotadas.

(E) O detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para divulgar os resultados das análises do Relato da Aviação Civil, sempre que entender que os ensinamentos podem ajudar a outras organizações e operadores.

(ii) Vistoria de segurança operacional

(A) Verificação de segurança operacional envolvendo a realização de vistoria a todas as áreas operacionais da empresa, por meio de conversas com os funcionários e supervisores, testemunhar as práticas correntes de trabalho, dentre outras atividades, de maneira informal, proporciona percepções valiosas sobre o desempenho da segurança operacional.

(B) As vistorias de segurança operacional devem ser realizadas, no mínimo, duas vezes por ano em cada setor da empresa, de forma abrangente e com a profundidade suficiente para determinar as condições reais existentes de modo que possam ser detectados todos os atos inseguros nos setores vistoriados.

(iii) Outras fontes

(A) As fontes para a identificação de perigos a segurança operacional podem incluir ainda, de acordo com a complexidade das operações, fontes internas (análises de dados de voo; pesquisas, entrevistas, investigações internas, etc.) ou fontes externas (informes de acidentes e incidentes, sistemas externos de relato da aviação civil, sistemas de reporte mandatórios do Estado, etc.).

(c) Avaliação e mitigação dos riscos à segurança operacional

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal de gerenciamento dos riscos à segurança operacional que assegure a análise, avaliação e mitigação de riscos

<p>provenientes dos perigos identificados, visando atingir o nível aceitável de desempenho da segurança operacional em suas operações.</p> <p>(2) Os riscos à segurança operacional, avaliados para cada consequência proveniente dos perigos identificados, devem ser analisados em termos de probabilidade e severidade de ocorrência, e avaliados de acordo com sua tolerabilidade.</p> <p>(3) O detentor de certificado deve definir quem possui autoridade para tomar decisões acerca da tolerabilidade de riscos de segurança operacional.</p> <p>(4) O detentor de certificado deve suspender as operações sempre que a tolerabilidade dos riscos resultar em inaceitável, a menos que sejam implantadas medidas mitigadoras de efeito imediato que tragam os riscos à segurança operacional para o nível tolerável e que o Gestor Responsável aprove os resultados.</p> <p>(5) O detentor de certificado deve definir as metodologias de controle para cada risco avaliado como tolerável e estabelecer as ações necessárias e os prazos para sua implantação, de forma a baixar os níveis de risco a valores tão baixos quanto seja racionalmente possível.</p>	<p><del>provenientes dos perigos identificados, visando atingir o nível aceitável de desempenho da segurança operacional em suas operações.</del></p> <p><del>(2) Os riscos à segurança operacional, avaliados para cada consequência proveniente dos perigos identificados, devem ser analisados em termos de probabilidade e severidade de ocorrência, e avaliados de acordo com sua tolerabilidade.</del></p> <p><del>(3) O detentor de certificado deve definir quem possui autoridade para tomar decisões acerca da tolerabilidade de riscos de segurança operacional.</del></p> <p><del>(4) O detentor de certificado deve suspender as operações sempre que a tolerabilidade dos riscos resultar em inaceitável, a menos que sejam implantadas medidas mitigadoras de efeito imediato que tragam os riscos à segurança operacional para o nível tolerável e que o Gestor Responsável aprove os resultados.</del></p> <p><del>(5) O detentor de certificado deve definir as metodologias de controle para cada risco avaliado como tolerável e estabelecer as ações necessárias e os prazos para sua implantação, de forma a baixar os níveis de risco a valores tão baixos quanto seja racionalmente possível.</del></p>
<p><b>JUSTIFICATIVA</b></p>	<p><b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b></p>
<p>SUBPARTE E - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO) Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p> <p><b>137.401 a 137.409</b> – Exclusão dos itens tachados. Não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois o SGSO ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução: <i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 59</b>	
<b>Colaborador: Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]</b>	<b>Instituição: Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.407 Garantia de Segurança Operacional</b></p> <p>(a) Requisitos gerais</p> <p>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter processos formais para:</p> <p>(i) verificar o desempenho de segurança operacional da empresa, em comparação com a política aprovada, seus objetivos e metas, assim como para validar a efetividade das metodologias de controle de riscos de sua operação.</p> <p>(ii) identificar as causas de desempenho insatisfatório de seu SGSO, determinar as implicações em sua operação, e retificar situações envolvendo desempenho abaixo do padrão, de maneira a assegurar a contínua melhoria de sua segurança operacional.</p> <p>(2) O processo de garantia de segurança operacional deve ser aplicado independentemente das atividades e/ou operações em questão serem realizadas internamente ou externamente à empresa, seja por terceirização ou outra forma de delegação.</p> <p>(3) Uma vez identificadas as áreas deficientes, o detentor de certificado deve planejar e implantar ações corretivas concretas, abrangentes e definitivas, de forma a atingir as metas estabelecidas.</p> <p>(b) Auditoria de segurança operacional</p> <p>(1) O detentor de certificado, que possuir mais de três aeronaves, deve realizar auditorias de segurança operacional como uma atividade básica do controle para avaliação sistemática de como a empresa está seguindo seus objetivos de segurança operacional.</p> <p>(2) As auditorias de segurança operacional devem:</p> <p>(i) ocorrer, no mínimo, uma vez por ano em cada setor da empresa, fornecendo evidências do nível de desempenho da segurança operacional que está sendo atingido; e</p> <p>(ii) assegurar uma revisão detalhada do desempenho, processos, procedimentos e práticas de cada unidade ou seção com responsabilidades pela segurança operacional.</p> <p>(c) Gerenciamento da mudança</p> <p>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal para o gerenciamento da mudança, como forma de garantir a qualidade de sua segurança operacional em períodos de significativas mudanças organizacionais e/ou operacionais.</p> <p>(2) O processo formal de gerenciamento da mudança deve:</p> <p>(i) identificar mudanças na empresa nas quais os processos e serviços estabelecidos possam ser afetados;</p> <p>(ii) descrever as medidas a serem tomadas para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças;</p> <p>(iii) eliminar metodologias de controle de risco que não sejam mais necessárias devido às mudanças no ambiente operacional da empresa; e</p>	<p><del><b>137.407 – Garantia de Segurança Operacional</b></del></p> <p><del>(a) Requisitos gerais</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter processos formais para:</del></p> <p><del>(i) verificar o desempenho de segurança operacional da empresa, em comparação com a política aprovada, seus objetivos e metas, assim como para validar a efetividade das metodologias de controle de riscos de sua operação.</del></p> <p><del>(ii) identificar as causas de desempenho insatisfatório de seu SGSO, determinar as implicações em sua operação, e retificar situações envolvendo desempenho abaixo do padrão, de maneira a assegurar a contínua melhoria de sua segurança operacional.</del></p> <p><del>(2) O processo de garantia de segurança operacional deve ser aplicado independentemente das atividades e/ou operações em questão serem realizadas internamente ou externamente à empresa, seja por terceirização ou outra forma de delegação.</del></p> <p><del>(3) Uma vez identificadas as áreas deficientes, o detentor de certificado deve planejar e implantar ações corretivas concretas, abrangentes e definitivas, de forma a atingir as metas estabelecidas.</del></p> <p><del>(b) Auditoria de segurança operacional</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado, que possuir mais de três aeronaves, deve realizar auditorias de segurança operacional como uma atividade básica do controle para avaliação sistemática de como a empresa está seguindo seus objetivos de segurança operacional.</del></p> <p><del>(2) As auditorias de segurança operacional devem:</del></p> <p><del>(i) ocorrer, no mínimo, uma vez por ano em cada setor da empresa, fornecendo evidências do nível de desempenho da segurança operacional que está sendo atingido; e</del></p> <p><del>(ii) assegurar uma revisão detalhada do desempenho, processos, procedimentos e práticas de cada unidade ou seção com responsabilidades pela segurança operacional.</del></p> <p><del>(c) Gerenciamento da mudança</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo formal para o gerenciamento da mudança, como forma de garantir a qualidade de sua segurança operacional em períodos de significativas mudanças organizacionais e/ou operacionais.</del></p> <p><del>(2) O processo formal de gerenciamento da mudança deve:</del></p> <p><del>(i) identificar mudanças na empresa nas quais os processos e serviços estabelecidos possam ser afetados;</del></p> <p><del>(ii) descrever as medidas a serem tomadas para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças;</del></p> <p><del>(iii) eliminar metodologias de controle de risco que não sejam mais necessárias devido às mudanças no ambiente operacional da empresa; e</del></p>

<p>(iv) modificar ou desenvolver novas metodologias de controle de risco que sejam necessárias devido às mudanças no ambiente operacional da empresa.</p> <p>(3) Dentre os processos formais de gerenciamento da mudança, o detentor de certificado deve desenvolver e executar um processo formal para gerenciar uma possível troca de seu corpo gerencial visando assegurar uma transição segura e planejada, assim como a contínua execução de seu SGSO.</p> <p>(4) O detentor de certificado deve comunicar à ANAC, para aceitação, sempre que a mudança envolver a troca do titular do cargo de Gestor da Segurança Operacional.</p> <p>(d) Melhora contínua do SGSO</p> <p>(1) O detentor de certificado deve estabelecer e manter um processo formal de:</p> <p>(i) identificação das causas do baixo desempenho;</p> <p>(ii) determinação das implicações que podem causar um baixo desempenho nas operações; e</p> <p>(iii) eliminação das causas identificadas.</p> <p>(2) O detentor de certificado deve estabelecer um processo para a melhoria contínua das operações de voo que inclua:</p> <p>(i) uma avaliação preventiva das instalações, equipamento, documentação e procedimentos, através de pesquisas e auditorias;</p> <p>(ii) uma avaliação preventiva do desempenho individual dos funcionários do detentor de certificado para verificar o cumprimento das responsabilidades de segurança; e</p> <p>(iii) uma avaliação reativa para verificar a eficácia dos sistemas de controle e mitigação dos riscos, incluindo, por exemplo: investigações de acidentes, incidentes e eventos significativos.</p>	<p><del>(iv) modificar ou desenvolver novas metodologias de controle de risco que sejam necessárias devido às mudanças no ambiente operacional da empresa.</del></p> <p><del>(3) Dentre os processos formais de gerenciamento da mudança, o detentor de certificado deve desenvolver e executar um processo formal para gerenciar uma possível troca de seu corpo gerencial visando assegurar uma transição segura e planejada, assim como a contínua execução de seu SGSO.</del></p> <p><del>(4) O detentor de certificado deve comunicar à ANAC, para aceitação, sempre que a mudança envolver a troca do titular do cargo de Gestor da Segurança Operacional.</del></p> <p><del>(d) Melhora contínua do SGSO</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve estabelecer e manter um processo formal de:</del></p> <p><del>(i) identificação das causas do baixo desempenho;</del></p> <p><del>(ii) determinação das implicações que podem causar um baixo desempenho nas operações; e</del></p> <p><del>(iii) eliminação das causas identificadas.</del></p> <p><del>(2) O detentor de certificado deve estabelecer um processo para a melhoria contínua das operações de voo que inclua:</del></p> <p><del>(i) uma avaliação preventiva das instalações, equipamento, documentação e procedimentos, através de pesquisas e auditorias;</del></p> <p><del>(ii) uma avaliação preventiva do desempenho individual dos funcionários do detentor de certificado para verificar o cumprimento das responsabilidades de segurança; e</del></p> <p><del>(iii) uma avaliação reativa para verificar a eficácia dos sistemas de controle e mitigação dos riscos, incluindo, por exemplo: investigações de acidentes, incidentes e eventos significativos.</del></p>
<p><b>JUSTIFICATIVA</b></p>	<p><b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b></p>
<p>SUBPARTE E - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)</p> <p>Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p> <p><b>137.401 a 137.409</b> – Exclusão dos itens tachados. Não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois o SGSO ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 60</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.409 Promoção da Segurança Operacional</b></p> <p>(a) Requisitos gerais</p> <p>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um calendário formal de eventos de conscientização em segurança operacional, além de atividades promocionais, de maneira a criar um ambiente no qual os objetivos e metas de segurança operacional da empresa possam ser atingidos. Este calendário deve incluir, no mínimo, um evento anual para cada programa adotado.</p> <p>(2) A promoção da segurança operacional deve objetivar a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional da empresa.</p> <p>(3) O detentor de certificado deve incentivar a participação do pessoal envolvido nos diferentes setores no planejamento da promoção de sua segurança operacional.</p> <p>(4) Os operadores aéreos devem aproveitar seus eventos de conscientização e atividades de promoção da segurança operacional para divulgar e incentivar o relato de qualquer evento de segurança operacional, conforme estabelecido no parágrafo 137.403(a)(3)(iii).</p> <p>(b) Treinamento e qualificação</p> <p>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que o pessoal esteja adequadamente qualificado e seja competente para desempenhar as funções atribuídas, inclusive as necessárias para a operação de um SGSO efetivo.</p> <p>(2) O alcance da qualificação de segurança operacional deve ser apropriado à participação da pessoa no SGSO da empresa.</p> <p>(3) O treinamento deve incluir a capacitação da alta direção e do pessoal operativo em relação à segurança operacional e ao funcionamento do SGSO.</p> <p>(c) Eventos promocionais do SGSO da empresa</p> <p>(1) Um detentor de certificado deve desenvolver e manter, como parte de suas atividades de promoção da segurança operacional, um programa que apresente os meios formais de divulgação da segurança operacional, de maneira a:</p> <p>(i) assegurar que todos da empresa estejam cientes de seu SGSO;</p> <p>(ii) transmitir informações críticas relacionadas à segurança operacional;</p> <p>(iii) motivar a adoção das ações relativas à segurança operacional;</p> <p>(iv) explicar porque procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados; e</p> <p>(v) transmitir informações genéricas acerca da segurança operacional.</p> <p>(2) Os eventos promocionais do detentor de certificado devem ser adequados ao seu ambiente organizacional e divulgar os processos particulares incluídos em seu SGSO.</p> <p>(3) Meios formais de divulgação da segurança operacional podem incluir procedimentos e</p>	<p><del><b>137.409 Promoção da Segurança Operacional</b></del></p> <p><del>(a) Requisitos gerais</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um calendário formal de eventos de conscientização em segurança operacional, além de atividades promocionais, de maneira a criar um ambiente no qual os objetivos e metas de segurança operacional da empresa possam ser atingidos. Este calendário deve incluir, no mínimo, um evento anual para cada programa adotado.</del></p> <p><del>(2) A promoção da segurança operacional deve objetivar a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional da empresa.</del></p> <p><del>(3) O detentor de certificado deve incentivar a participação do pessoal envolvido nos diferentes setores no planejamento da promoção de sua segurança operacional.</del></p> <p><del>(4) Os operadores aéreos devem aproveitar seus eventos de conscientização e atividades de promoção da segurança operacional para divulgar e incentivar o relato de qualquer evento de segurança operacional, conforme estabelecido no parágrafo 137.403(a)(3)(iii).</del></p> <p><del>(b) Treinamento e qualificação</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que o pessoal esteja adequadamente qualificado e seja competente para desempenhar as funções atribuídas, inclusive as necessárias para a operação de um SGSO efetivo.</del></p> <p><del>(2) O alcance da qualificação de segurança operacional deve ser apropriado à participação da pessoa no SGSO da empresa.</del></p> <p><del>(3) O treinamento deve incluir a capacitação da alta direção e do pessoal operativo em relação à segurança operacional e ao funcionamento do SGSO.</del></p> <p><del>(c) Eventos promocionais do SGSO da empresa</del></p> <p><del>(1) Um detentor de certificado deve desenvolver e manter, como parte de suas atividades de promoção da segurança operacional, um programa que apresente os meios formais de divulgação da segurança operacional, de maneira a:</del></p> <p><del>(i) assegurar que todos da empresa estejam cientes de seu SGSO;</del></p> <p><del>(ii) transmitir informações críticas relacionadas à segurança operacional;</del></p> <p><del>(iii) motivar a adoção das ações relativas à segurança operacional;</del></p> <p><del>(iv) explicar porque procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados; e</del></p> <p><del>(v) transmitir informações genéricas acerca da segurança operacional.</del></p> <p><del>(2) Os eventos promocionais do detentor de certificado devem ser adequados ao seu ambiente organizacional e divulgar os processos particulares incluídos em seu SGSO.</del></p> <p><del>(3) Meios formais de divulgação da segurança operacional podem incluir procedimentos e</del></p>

<p>políticas de segurança operacional; campanhas de mobilização; publicação de periódicos; boletins informativos; e anúncios; etc.</p> <p>(4) Os eventos de conscientização do detentor de certificado devem ser adequados ao seu ambiente organizacional e à divulgação de seus processos incluídos no SGSO.</p> <p>(5) O detentor de certificado deve, preferencialmente, indicar membros da própria empresa para ministrar os eventos de conscientização.</p> <p>(6) Em caso de inexistência de pessoal qualificado para a atividade, um instrutor externo pode ser contratado. Contudo, o detentor de certificado deve assegurar que o conteúdo a ser transmitido seja adequado às particularidades de seu ambiente organizacional, tendo como ênfase a maneira como os processos de segurança operacional são desenvolvidos na empresa e o seu SGSO.</p>	<p><del>políticas de segurança operacional; campanhas de mobilização; publicação de periódicos; boletins informativos; e anúncios; etc.</del></p> <p><del>(4) Os eventos de conscientização do detentor de certificado devem ser adequados ao seu ambiente organizacional e à divulgação de seus processos incluídos no SGSO.</del></p> <p><del>(5) O detentor de certificado deve, preferencialmente, indicar membros da própria empresa para ministrar os eventos de conscientização.</del></p> <p><del>(6) Em caso de inexistência de pessoal qualificado para a atividade, um instrutor externo pode ser contratado. Contudo, o detentor de certificado deve assegurar que o conteúdo a ser transmitido seja adequado às particularidades de seu ambiente organizacional, tendo como ênfase a maneira como os processos de segurança operacional são desenvolvidos na empresa e o seu SGSO.</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>SUBPARTE E - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)</p> <p>Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p> <p><b>137.401 a 137.409</b> – Exclusão dos itens tachados. Não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois o SGSO ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 61</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.501 Requisitos Gerais</b>                      (c) O operador aeroagrícola deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo durante as aplicações:</p>	<p><b>137.501 Requisitos Gerais</b>                      (c) O operador aeroagrícola deve providenciar para que <b>cópias autenticadas</b> dos seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo durante as aplicações:</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.501 Requisitos Gerais</b>                      (c) Extravios de documentos originais são freqüentes, e a sua renovação exige uma demanda de tempo, que conflita com a agilidade requerida pelo serviço aeroagrícola. As aeronaves não podem ficar ociosas, a espera de documentos originais, pois os tratos culturais requerem tempo certo para serem executados e porquê se perderia parte do ciclo destes serviços.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Normalmente esses documentos são exigidos a bordo da aeronave mas, a exemplo do que já exigia o RBHA 137, o RBAC 137 exigirá que eles estejam apenas no local da operação para diminuir o risco de extravio ou dano. A fim de garantir a confiabilidade da documentação, os documentos originais é que devem estar disponíveis no local de operação.</p>

<b>Contribuição nº 62</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.505 Elaboração do Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO)</b></p> <p>(a) O detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) deve desenvolver e manter seu Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO), em papel ou mídia eletrônica, com o objetivo de formalizar e divulgar a abordagem de segurança operacional da empresa através do mesmo.</p> <p>(b) O Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) de um detentor de certificado, de acordo com este regulamento, deve conter, quando aplicável, o seguinte:</p> <p>(1) identificação do detentor de certificado;</p> <p>(2) descrição do ambiente operacional do detentor de certificado [Especificações Operativas, área de atuação (área de pouso eventual) e aeródromos onde opere ou faça manutenção de suas aeronaves ou tenha sua sede];</p> <p>(3) análise do faltante (declaração de conformidade);</p> <p>(4) plano de implantação do SGSO, refletindo os componentes/elementos existentes na empresa em relação ao disposto neste regulamento e a proposta em fases, com cronograma da implantação do que falta;</p> <p>(5) política e objetivos de segurança operacional da empresa;</p> <p>(6) gerenciamento do risco à segurança operacional pela empresa;</p> <p>(7) garantia de segurança operacional da empresa; e</p> <p>(8) promoção da segurança operacional pela empresa.</p> <p>(c) O detentor de certificado deve garantir que a documentação de seu SGSO seja feita de maneira clara e inteligível. Não é exigido um padrão de formatação específico, tendo em vista que diferentes organizações possuem diferentes padrões de programação visual.</p>	<p><del><b>137.505 – Elaboração do Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO)</b></del></p> <p><del>(a) O detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) deve desenvolver e manter seu Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO), em papel ou mídia eletrônica, com o objetivo de formalizar e divulgar a abordagem de segurança operacional da empresa através do mesmo.</del></p> <p><del>(b) O Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) de um detentor de certificado, de acordo com este regulamento, deve conter, quando aplicável, o seguinte:</del></p> <p><del>(1) identificação do detentor de certificado;</del></p> <p><del>(2) descrição do ambiente operacional do detentor de certificado [Especificações Operativas, área de atuação (área de pouso eventual) e aeródromos onde opere ou faça manutenção de suas aeronaves ou tenha sua sede];</del></p> <p><del>(3) análise do faltante (declaração de conformidade);</del></p> <p><del>(4) plano de implantação do SGSO, refletindo os componentes/elementos existentes na empresa em relação ao disposto neste regulamento e a proposta em fases, com cronograma da implantação do que falta;</del></p> <p><del>(5) política e objetivos de segurança operacional da empresa;</del></p> <p><del>(6) gerenciamento do risco à segurança operacional pela empresa;</del></p> <p><del>(7) garantia de segurança operacional da empresa; e</del></p> <p><del>(8) promoção da segurança operacional pela empresa.</del></p> <p><del>(c) O detentor de certificado deve garantir que a documentação de seu SGSO seja feita de maneira clara e inteligível. Não é exigido um padrão de formatação específico, tendo em vista que diferentes organizações possuem diferentes padrões de programação visual.</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.505 a 137.517</b> – Exclusão dos itens tachados. Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 63</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.507 Envio e Processo de Aceitação Inicial do MGSO</b></p> <p>(a) Uma vez elaborado ou atualizado o MGSO, o detentor de certificado deve aprová-lo e encaminhá-lo para a ANAC, visando obter sua aceitação.</p> <p>(b) O MGSO deve ser enviado à ANAC, assinado pelo Gestor de Segurança Operacional, pelo Gestor Responsável e pelo requerente ou detentor de certificado, em uma cópia impressa e uma cópia digital em mídia eletrônica (em arquivo do tipo “pdf”), para análise.</p> <p>(c) A fim de ser aceito pela ANAC, o SGSO de uma empresa aeroagrícola, apresentado em seu MGSO, deve cumprir as orientações previstas neste regulamento.</p> <p>(d) Nos casos em que o MGSO apresentado não seja aceito, compete à ANAC recomendar as ações corretivas necessárias para a sua adequação, seguindo o previsto neste regulamento, assim como fixar prazos para o cumprimento das mesmas.</p> <p>(e) No caso do parágrafo anterior, cabe ao detentor de certificado efetuar a(s) correção(ões) de seu MGSO e dar continuidade ao processo de aceitação, cumprindo as recomendações recebidas e respeitando os prazos previstos. O não cumprimento dos prazos previstos resulta no arquivamento do processo.</p> <p>(f) A confirmação da aceitação do MGSO ocorre quando do recebimento, por parte do detentor de certificado, do respectivo Documento de Aceitação emitido pela ANAC. Uma cópia do Documento de Aceitação deve ser anexada em cada exemplar do MGSO distribuído pela empresa.</p>	<p><del><b>137.507 Envio e Processo de Aceitação Inicial do MGSO</b></del></p> <p><del>(a) Uma vez elaborado ou atualizado o MGSO, o detentor de certificado deve aprová-lo e encaminhá-lo para a ANAC, visando obter sua aceitação.</del></p> <p><del>(b) O MGSO deve ser enviado à ANAC, assinado pelo Gestor de Segurança Operacional, pelo Gestor Responsável e pelo requerente ou detentor de certificado, em uma cópia impressa e uma cópia digital em mídia eletrônica (em arquivo do tipo “pdf”), para análise.</del></p> <p><del>(c) A fim de ser aceito pela ANAC, o SGSO de uma empresa aeroagrícola, apresentado em seu MGSO, deve cumprir as orientações previstas neste regulamento.</del></p> <p><del>(d) Nos casos em que o MGSO apresentado não seja aceito, compete à ANAC recomendar as ações corretivas necessárias para a sua adequação, seguindo o previsto neste regulamento, assim como fixar prazos para o cumprimento das mesmas.</del></p> <p><del>(e) No caso do parágrafo anterior, cabe ao detentor de certificado efetuar a(s) correção(ões) de seu MGSO e dar continuidade ao processo de aceitação, cumprindo as recomendações recebidas e respeitando os prazos previstos. O não cumprimento dos prazos previstos resulta no arquivamento do processo.</del></p> <p><del>(f) A confirmação da aceitação do MGSO ocorre quando do recebimento, por parte do detentor de certificado, do respectivo Documento de Aceitação emitido pela ANAC. Uma cópia do Documento de Aceitação deve ser anexada em cada exemplar do MGSO distribuído pela empresa.</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.505 a 137.517</b> – Exclusão dos itens tachados. Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 64</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.509 Vigência do MGSO</b></p> <p>(a) O MGSO, a partir da data contida em seu Documento de Aceitação, terá prazo de validade indeterminado.</p> <p>(b) O MGSO, depois de aceito, pode, a qualquer instante e a critério da ANAC, ter sua situação de aceitação revista, caso seja verificado que o mesmo, naquele momento, não atende aos requisitos da legislação em vigor, não reflete a situação atual da empresa ou não é efetivamente praticado pela mesma.</p> <p>(c) A aceitação do MGSO pode ser suspensa ou revogada em caso de não cumprimento de requisitos, recomendações, correções e/ou prazos estabelecidos.</p> <p>(d) No caso do parágrafo anterior, a empresa aeroagrícola deve ter seu processo de certificação revisto pela ANAC, visando identificar a necessidade de serem impostas restrições operacionais.</p>	<p><del><b>137.509 Vigência do MGSO</b></del></p> <p><del>(a) O MGSO, a partir da data contida em seu Documento de Aceitação, terá prazo de validade indeterminado.</del></p> <p><del>(b) O MGSO, depois de aceito, pode, a qualquer instante e a critério da ANAC, ter sua situação de aceitação revista, caso seja verificado que o mesmo, naquele momento, não atende aos requisitos da legislação em vigor, não reflete a situação atual da empresa ou não é efetivamente praticado pela mesma.</del></p> <p><del>(c) A aceitação do MGSO pode ser suspensa ou revogada em caso de não cumprimento de requisitos, recomendações, correções e/ou prazos estabelecidos.</del></p> <p><del>(d) No caso do parágrafo anterior, a empresa aeroagrícola deve ter seu processo de certificação revisto pela ANAC, visando identificar a necessidade de serem impostas restrições operacionais.</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.505 a 137.517</b> – Exclusão dos itens tachados. Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 65</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.511 Atualização do MGSO</b></p> <p>(a) O detentor de certificado deve garantir que o MGSO seja alterado, quando necessário, de forma a manter-se atualizado.</p> <p>(b) A atualização do MGSO deve ser feita por meio de emendas e/ou revisões, de forma a garantir que este reflita, constantemente, a realidade da empresa.</p> <p>(c) As atualizações, emendas e/ou revisões devem ser efetuadas oportunamente, por iniciativa do detentor de certificado, em caso de mudanças significativas na empresa, alterações nas características de seu SGSO ou para atualizar seus programas e cronogramas.</p> <p>(d) A ANAC pode solicitar a atualização, emenda ou revisão do MGSO sempre que for identificada uma situação que não corresponda ao previsto em regulação ou diante de uma situação que se configure em um nível de desempenho de segurança operacional não aceitável pela ANAC.</p> <p>(e) O detentor de certificado deve incorporar todas as emendas requeridas pela ANAC no prazo estabelecido na notificação correspondente.</p> <p>(f) O MGSO e todas as emendas posteriores devem ser enviados à ANAC para serem analisados e aceitos, antes de sua entrada em vigor.</p> <p>(g) Após a aceitação das atualizações, modificações e/ou revisões, o detentor de certificado deve enviar nova cópia física e digital do MGSO, aprovado por seu Gestor de Segurança Operacional, Gestor Responsável e pelo detentor de certificado, ou requerente.</p> <p>(h) O detentor de certificado deve manter um controle das atualizações, modificações e/ou revisões de seu MGSO.</p>	<p><b>137.511 – Atualização do MGSO</b></p> <p><del>(a) O detentor de certificado deve garantir que o MGSO seja alterado, quando necessário, de forma a manter-se atualizado.</del></p> <p><del>(b) A atualização do MGSO deve ser feita por meio de emendas e/ou revisões, de forma a garantir que este reflita, constantemente, a realidade da empresa.</del></p> <p><del>(c) As atualizações, emendas e/ou revisões devem ser efetuadas oportunamente, por iniciativa do detentor de certificado, em caso de mudanças significativas na empresa, alterações nas características de seu SGSO ou para atualizar seus programas e cronogramas.</del></p> <p><del>(d) A ANAC pode solicitar a atualização, emenda ou revisão do MGSO sempre que for identificada uma situação que não corresponda ao previsto em regulação ou diante de uma situação que se configure em um nível de desempenho de segurança operacional não aceitável pela ANAC.</del></p> <p><del>(e) O detentor de certificado deve incorporar todas as emendas requeridas pela ANAC no prazo estabelecido na notificação correspondente.</del></p> <p><del>(f) O MGSO e todas as emendas posteriores devem ser enviados à ANAC para serem analisados e aceitos, antes de sua entrada em vigor.</del></p> <p><del>(g) Após a aceitação das atualizações, modificações e/ou revisões, o detentor de certificado deve enviar nova cópia física e digital do MGSO, aprovado por seu Gestor de Segurança Operacional, Gestor Responsável e pelo detentor de certificado, ou requerente.</del></p> <p><del>(h) O detentor de certificado deve manter um controle das atualizações, modificações e/ou revisões de seu MGSO.</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.505 a 137.517</b> – Exclusão dos itens tachados. Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 66</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.513 Divulgação do MGSO</b></p> <p>(a) O detentor de um Certificado de Operador Aéreo deve divulgar como está estruturado seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, contido no MGSO, a todos os setores e respectivos funcionários da empresa.</p> <p>(b) A divulgação do conteúdo do MGSO pode ser em sua completude ou somente as partes pertinentes, uma vez que cada pessoa envolvida na implantação do SGSO possui sua parcela de resopnsabilidade para alcançar os resultados operacionais e, conseqüentemente, para o desempenho da segurança operacional da empresa.</p> <p>(c) O objetivo da divulgação deve ser permitir que as políticas e objetivos de segurança operacional da empresa sejam assimiladas e praticadas de forma abrangente, contribuindo para a minimização dos riscos à segurança operacional existentes e potenciais.</p> <p>(d) O detentor de certificado deve assegurar que seus funcionários tenham fácil acesso a uma cópia atualizada das partes do MGSO relativas às suas funções e que estejam cientes das alterações correspondentes.</p>	<p><del><b>137.513 Divulgação do MGSO</b></del></p> <p><del>(a) O detentor de um Certificado de Operador Aéreo deve divulgar como está estruturado seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, contido no MGSO, a todos os setores e respectivos funcionários da empresa.</del></p> <p><del>(b) A divulgação do conteúdo do MGSO pode ser em sua completude ou somente as partes pertinentes, uma vez que cada pessoa envolvida na implantação do SGSO possui sua parcela de resopnsabilidade para alcançar os resultados operacionais e, conseqüentemente, para o desempenho da segurança operacional da empresa.</del></p> <p><del>(c) O objetivo da divulgação deve ser permitir que as políticas e objetivos de segurança operacional da empresa sejam assimiladas e praticadas de forma abrangente, contribuindo para a minimização dos riscos à segurança operacional existentes e potenciais.</del></p> <p><del>(d) O detentor de certificado deve assegurar que seus funcionários tenham fácil acesso a uma cópia atualizada das partes do MGSO relativas às suas funções e que estejam cientes das alterações correspondentes.</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.505 a 137.517</b> – Exclusão dos itens tachados. Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 67</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.515 Plano de Resposta a Emergências (PRE)</b></p> <p>(a) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um Plano de Resposta a Emergências (PRE), com as atividades de garantia de segurança operacional, processos formais de resposta a emergências, a menos que estejam obrigados a implantar algum outro sistema de gerenciamento de emergências de acordo com o estabelecido em regulamento específico da ANAC.</p> <p>(b) Para os efeitos da confecção deste Plano, considera-se uma emergência qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades da empresa aeroagrícola por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza.</p> <p>(c) O detentor de certificado deve descrever os procedimentos a serem executados quando for acionado o PRE, além das responsabilidades, ações e funções de cada um dos funcionários envolvidos no gerenciamento de emergências.</p> <p>(d) Quando o detentor de certificado operar em aeródromo cadastrado na ANAC deve buscar compatibilizar seu PRE com o documento semelhante desenvolvido pelo operador do aeródromo.</p>	<p><del><b>137.515 Plano de Resposta a Emergências (PRE)</b></del></p> <p><del>(a) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um Plano de Resposta a Emergências (PRE), com as atividades de garantia de segurança operacional, processos formais de resposta a emergências, a menos que estejam obrigados a implantar algum outro sistema de gerenciamento de emergências de acordo com o estabelecido em regulamento específico da ANAC.</del></p> <p><del>(b) Para os efeitos da confecção deste Plano, considera-se uma emergência qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades da empresa aeroagrícola por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza.</del></p> <p><del>(c) O detentor de certificado deve descrever os procedimentos a serem executados quando for acionado o PRE, além das responsabilidades, ações e funções de cada um dos funcionários envolvidos no gerenciamento de emergências.</del></p> <p><del>(d) Quando o detentor de certificado operar em aeródromo cadastrado na ANAC deve buscar compatibilizar seu PRE com o documento semelhante desenvolvido pelo operador do aeródromo.</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p><b>137.505 a 137.517</b> – Exclusão dos itens tachados. Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 68</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.517 Objetivos e Conteúdo de um Plano de Resposta a Emergências</b></p> <p>(a) O detentor de certificado deve desenvolver seu PRE com o objetivo de garantir que haja uma transição tranqüila e eficiente das operações normais para as de emergência; bem como a continuação segura das operações ou retorno às operações normais assim que possível.</p> <p>(b) O detentor de certificado deve desenvolver seu PRE de forma a conter:</p> <p>(1) lista com nome e dados das pessoas que provavelmente podem ser acionadas por ocasião de um acidente, para consulta rápida;</p> <p>(2) <i>checklists</i> que organizem a verificação dos processos e procedimentos, permitindo sua adoção de forma padronizada e sistemática;</p> <p>(3) facilidades acessíveis para viabilizar a resposta a emergência, tais como hospitais, ambulâncias, etc.;</p> <p>(4) procedimento que permita que o PRE seja regularmente testado através de exercícios e simulações; e</p> <p>(5) procedimentos que permitam sua atualização sempre que ocorrerem mudanças, ou decorrentes de dificuldades identificadas durante os exercícios e simulações.</p> <p>(c) O PRE deve especificar quem, na empresa, deve ser notificado sobre a emergência e quem deve fazer as notificações externas e por quais meios, incluindo, entre outros:</p> <p>(1) Administração;</p> <p>(2) órgãos governamentais;</p> <p>(3) serviços locais de atendimento a emergências;</p> <p>(4) parentes das vítimas;</p> <p>(5) pessoal da empresa;</p> <p>(6) mídia;</p> <p>(7) representantes do setor jurídico, contábil e de seguro; etc.</p> <p>(d) O detentor de certificado deve assegurar que o PRE contenha orientações para que seu pessoal seja capaz de:</p> <p>(1) lidar com os investigadores oficiais do acidente e com outras autoridades;</p> <p>(2) trabalhar em situações estressantes, incluindo a especificação dos limites de carga de trabalho e providências para atendimento psicológico durante e/ou após o atendimento à emergência.</p> <p>(e) O detentor de certificado deve assegurar que as assistências previstas no PRE se encerrem apenas após a efetivação de todos os trâmites de atendimento às vítimas, fatais ou não, do apoio aos seus familiares e da realização de cerimônias fúnebres.</p> <p>(f) O detentor de certificado deve colaborar com o operador dos aeródromos, fornecendo relação</p>	<p><b><del>137.517 Objetivos e Conteúdo de um Plano de Resposta a Emergências</del></b></p> <p><del>(a) O detentor de certificado deve desenvolver seu PRE com o objetivo de garantir que haja uma transição tranqüila e eficiente das operações normais para as de emergência; bem como a continuação segura das operações ou retorno às operações normais assim que possível.</del></p> <p><del>(b) O detentor de certificado deve desenvolver seu PRE de forma a conter:</del></p> <p><del>(1) lista com nome e dados das pessoas que provavelmente podem ser acionadas por ocasião de um acidente, para consulta rápida;</del></p> <p><del>(2) <i>checklists</i> que organizem a verificação dos processos e procedimentos, permitindo sua adoção de forma padronizada e sistemática;</del></p> <p><del>(3) facilidades acessíveis para viabilizar a resposta a emergência, tais como hospitais, ambulâncias, etc.;</del></p> <p><del>(4) procedimento que permita que o PRE seja regularmente testado através de exercícios e simulações; e</del></p> <p><del>(5) procedimentos que permitam sua atualização sempre que ocorrerem mudanças, ou decorrentes de dificuldades identificadas durante os exercícios e simulações.</del></p> <p><del>(c) O PRE deve especificar quem, na empresa, deve ser notificado sobre a emergência e quem deve fazer as notificações externas e por quais meios, incluindo, entre outros:</del></p> <p><del>(1) Administração;</del></p> <p><del>(2) órgãos governamentais;</del></p> <p><del>(3) serviços locais de atendimento a emergências;</del></p> <p><del>(4) parentes das vítimas;</del></p> <p><del>(5) pessoal da empresa;</del></p> <p><del>(6) mídia;</del></p> <p><del>(7) representantes do setor jurídico, contábil e de seguro; etc.</del></p> <p><del>(d) O detentor de certificado deve assegurar que o PRE contenha orientações para que seu pessoal seja capaz de:</del></p> <p><del>(1) lidar com os investigadores oficiais do acidente e com outras autoridades;</del></p> <p><del>(2) trabalhar em situações estressantes, incluindo a especificação dos limites de carga de trabalho e providências para atendimento psicológico durante e/ou após o atendimento à emergência.</del></p> <p><del>(e) O detentor de certificado deve assegurar que as assistências previstas no PRE se encerrem apenas após a efetivação de todos os trâmites de atendimento às vítimas, fatais ou não, do apoio aos seus familiares e da realização de cerimônias fúnebres.</del></p> <p><del>(f) O detentor de certificado deve colaborar com o operador dos aeródromos, fornecendo relação</del></p>

<p>dos equipamentos disponíveis para remoção de suas aeronaves no aeródromo e em suas adjacências, sua localização, a identificação da empresa que detém esses equipamentos e os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora.</p> <p>(g) O detentor de certificado não pode remover a aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados sem prévia liberação do responsável pela investigação, quando aplicável.</p> <p>(h) O detentor de certificado pode remover sua aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados quando for necessário para salvar vidas, atender pessoas vitimadas, restaurar a segurança da operação ou preservar a propriedade de terceiros.</p> <p>(i) O detentor de certificado deve assegurar que a eficácia do PRE seja respaldada por meio da realização de treinamentos e exercícios simulados, a cada 24 meses.</p> <p>(j) O detentor de certificado deve incluir no PRE orientações para assegurar que, após a emergência, sua equipe faça uma análise completa de seus procedimentos de resposta e registre todas as conclusões significativas, com o objetivo de aprimorar seu Plano de Resposta a Emergências e seus respectivos <i>checklists</i>.</p> <p>(k) Sempre que o detentor de certificado acionar seu PRE em função de ocorrência aeronáutica, deve enviar à ANAC um relatório do funcionamento do Plano por meio de um Relatório Inicial de Resposta a Emergência, cujo formulário-modelo específico encontra-se no portal da ANAC (<a href="http://www.anac.gov.br/biblioteca">www.anac.gov.br/biblioteca</a>).</p>	<p><del>dos equipamentos disponíveis para remoção de suas aeronaves no aeródromo e em suas adjacências, sua localização, a identificação da empresa que detém esses equipamentos e os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora.</del></p> <p><del>(g) O detentor de certificado não pode remover a aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados sem prévia liberação do responsável pela investigação, quando aplicável.</del></p> <p><del>(h) O detentor de certificado pode remover sua aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados quando for necessário para salvar vidas, atender pessoas vitimadas, restaurar a segurança da operação ou preservar a propriedade de terceiros.</del></p> <p><del>(i) O detentor de certificado deve assegurar que a eficácia do PRE seja respaldada por meio da realização de treinamentos e exercícios simulados, a cada 24 meses.</del></p> <p><del>(j) O detentor de certificado deve incluir no PRE orientações para assegurar que, após a emergência, sua equipe faça uma análise completa de seus procedimentos de resposta e registre todas as conclusões significativas, com o objetivo de aprimorar seu Plano de Resposta a Emergências e seus respectivos <i>checklists</i>.</del></p> <p><del>(k) Sempre que o detentor de certificado acionar seu PRE em função de ocorrência aeronáutica, deve enviar à ANAC um relatório do funcionamento do Plano por meio de um Relatório Inicial de Resposta a Emergência, cujo formulário-modelo específico encontra-se no portal da ANAC (<a href="http://www.anac.gov.br/biblioteca">www.anac.gov.br/biblioteca</a>).</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.505 a 137.517</b> – Exclusão dos itens tachados. Esta subparte (E ), não deverá ser parte integrante do RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

<b>Contribuição nº 69</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.519 Registros e Relatórios</b></p> <p>(a)(1) O detentor de certificado deve manter arquivado em sua sede, por um período mínimo de 05 anos, os registros dos serviços realizados por ele, contendo as seguintes informações:</p> <p>(b) Relatórios de análise do gerenciamento dos riscos à segurança operacional</p> <p>(1) O detentor de certificado deve elaborar e manter arquivado em sua sede, por um período mínimo de 05 (cinco) anos, os relatórios de análise do gerenciamento dos riscos à segurança operacional desenvolvidos para as operações em áreas de pouso eventual.</p> <p>(2) Os registros indicados no parágrafo anterior devem ser colocados à disposição da ANAC quando requisitados.</p> <p>(c) Relatório de Vistoria de Segurança Operacional (RVSO) . IDEM</p> <p>(1) O detentor de certificado deve elaborar, após a realização de cada vistoria de segurança operacional, um relatório contendo os perigos à segurança operacional identificados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas.</p> <p>(2) Cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela vistoria, devendo ser endossado pelo Gestor de Segurança Operacional da empresa aeroagrícola.</p> <p>(3) Cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser guardado por cinco anos, devendo estar disponível sempre que solicitado pela ANAC.</p> <p>(d) Relatório de Auditoria de Segurança Operacional (RASO)</p> <p>(1) O detentor de certificado que possuir mais de três aeronaves deve elaborar, após a realização de cada auditoria de segurança operacional, um Relatório de Auditoria de Segurança Operacional contendo os perigos e condições latentes identificados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas.</p> <p>(2) Cada Relatório de Auditoria de Segurança Operacional deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela auditoria, devendo as recomendações serem endossadas pelo Gestor de Segurança Operacional da empresa.</p> <p>(3) Cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser guardado por 05 (cinco) anos e estar disponível sempre que solicitado pela ANAC.</p> <p>(e) Relatórios periódicos sobre o SGSO da empresa</p> <p>(1) O detentor de certificado deve elaborar e enviar relatórios periódicos relativos ao progresso das atividades previstas e a situação da segurança operacional da empresa, visando permitir o acompanhamento e supervisão de suas atividades por parte da ANAC.</p> <p>(2) O detentor de certificado deve primeiramente registrar e documentar os aspectos relacionados ao cumprimento de seu SGSO, processos de segurança operacional e ciclos de gerenciamento</p>	<p><b>137.519 Registros e Relatórios</b></p> <p>(a)(1) O detentor de certificado deve manter arquivado em sua sede, por um período mínimo de <del>05</del> <b>25</b> anos, os registros dos serviços realizados por ele, contendo as seguintes informações:</p> <p><del>(b) Relatórios de análise do gerenciamento dos riscos à segurança operacional</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve elaborar e manter arquivado em sua sede, por um período mínimo de 05 (cinco) anos, os relatórios de análise do gerenciamento dos riscos à segurança operacional desenvolvidos para as operações em áreas de pouso eventual.</del></p> <p><del>(2) Os registros indicados no parágrafo anterior devem ser colocados à disposição da ANAC quando requisitados.</del></p> <p><del>(c) Relatório de Vistoria de Segurança Operacional (RVSO) . IDEM</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve elaborar, após a realização de cada vistoria de segurança operacional, um relatório contendo os perigos à segurança operacional identificados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas.</del></p> <p><del>(2) Cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela vistoria, devendo ser endossado pelo Gestor de Segurança Operacional da empresa aeroagrícola.</del></p> <p><del>(3) Cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser guardado por cinco anos, devendo estar disponível sempre que solicitado pela ANAC.</del></p> <p><del>(d) Relatório de Auditoria de Segurança Operacional (RASO)</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado que possuir mais de três aeronaves deve elaborar, após a realização de cada auditoria de segurança operacional, um Relatório de Auditoria de Segurança Operacional contendo os perigos e condições latentes identificados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas.</del></p> <p><del>(2) Cada Relatório de Auditoria de Segurança Operacional deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela auditoria, devendo as recomendações serem endossadas pelo Gestor de Segurança Operacional da empresa.</del></p> <p><del>(3) Cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser guardado por 05 (cinco) anos e estar disponível sempre que solicitado pela ANAC.</del></p> <p><del>(e) Relatórios periódicos sobre o SGSO da empresa</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve elaborar e enviar relatórios periódicos relativos ao progresso das atividades previstas e a situação da segurança operacional da empresa, visando permitir o acompanhamento e supervisão de suas atividades por parte da ANAC.</del></p> <p><del>(2) O detentor de certificado deve primeiramente registrar e documentar os aspectos relacionados ao cumprimento de seu SGSO, processos de segurança operacional e ciclos de gerenciamento</del></p>

<p>de risco desenvolvidos em sua empresa.</p> <p>(3) O detentor de certificado deve coletar e armazenar dados relativos à sua segurança operacional, entre eles:</p> <p>(i) quantidade de relatos da aviação civil recebidos;</p> <p>(ii) dificuldades de serviço encontradas;</p> <p>(iii) ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes;</p> <p>(iv) atividades educativas e promocionais realizadas;</p> <p>(v) necessidades dos responsáveis para a realização de suas funções;</p> <p>(vi) supervisão das atividades de segurança; e</p> <p>(vi) Recomendações de Segurança Operacional (RSO) recebidas do órgão de investigação de acidentes e incidentes, indicando quais foram cumpridas.</p> <p>(f) Outros relatórios de segurança operacional</p> <p>(1) O detentor de certificado deve enviar relatórios bimestrais e semestrais, contendo os dados pertinentes ao período analisado, de acordo com formulário padrão constante no portal da ANAC (<a href="http://www.anac.gov.br">www.anac.gov.br</a>).</p> <p>(2) O detentor de certificado, um relatório relacionando os acidentes, incidentes e ocorrências anormais ocorridos no último período, contendo data, hora, local, aeronave e a descrição do fato, bem como as ações mitigadoras adotadas, os respectivos cronogramas e os responsáveis por sua implantação. Estas informações devem ser incluídas em formulário padrão e enviadas à ANAC. O formulário padrão para o relatório bimestral pode ser encontrado no portal da ANAC (<a href="http://www.anac.gov.br">www.anac.gov.br</a>).</p> <p>(3) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios bimestrais até o quinto dia útil do mês subsequente ao mês em questão.</p> <p>(4) O detentor de certificado deve enviar semestralmente, à ANAC, dados relativos à sua segurança operacional e ao cumprimento das atividades planejadas, em formulário padrão. O formulário padrão para o relatório semestral pode ser encontrado no portal da Agência (<a href="http://www.anac.gov.br">www.anac.gov.br</a>).</p> <p>(5) O detentor de certificado deve elaborar os relatórios semestrais abrangendo os semestres de janeiro a junho e de julho a dezembro.</p> <p>(6) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios semestrais até o dia 15 do mês subsequente ao semestre documentado.</p>	<p>de risco desenvolvidos em sua empresa.</p> <p><del>(3) O detentor de certificado deve coletar e armazenar dados relativos à sua segurança operacional, entre eles:</del></p> <p><del>(i) quantidade de relatos da aviação civil recebidos;</del></p> <p><del>(ii) dificuldades de serviço encontradas;</del></p> <p><del>(iii) ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes;</del></p> <p><del>(iv) atividades educativas e promocionais realizadas;</del></p> <p><del>(v) necessidades dos responsáveis para a realização de suas funções;</del></p> <p><del>(vi) supervisão das atividades de segurança; e</del></p> <p><del>(vi) Recomendações de Segurança Operacional (RSO) recebidas do órgão de investigação de acidentes e incidentes, indicando quais foram cumpridas.</del></p> <p><del>(f) Outros relatórios de segurança operacional</del></p> <p><del>(1) O detentor de certificado deve enviar relatórios bimestrais e semestrais, contendo os dados pertinentes ao período analisado, de acordo com formulário padrão constante no portal da ANAC (<a href="http://www.anac.gov.br">www.anac.gov.br</a>).</del></p> <p><del>(2) O detentor de certificado, um relatório relacionando os acidentes, incidentes e ocorrências anormais ocorridos no último período, contendo data, hora, local, aeronave e a descrição do fato, bem como as ações mitigadoras adotadas, os respectivos cronogramas e os responsáveis por sua implantação. Estas informações devem ser incluídas em formulário padrão e enviadas à ANAC. O formulário padrão para o relatório bimestral pode ser encontrado no portal da ANAC (<a href="http://www.anac.gov.br">www.anac.gov.br</a>).</del></p> <p><del>(3) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios bimestrais até o quinto dia útil do mês subsequente ao mês em questão.</del></p> <p><del>(4) O detentor de certificado deve enviar semestralmente, à ANAC, dados relativos à sua segurança operacional e ao cumprimento das atividades planejadas, em formulário padrão. O formulário padrão para o relatório semestral pode ser encontrado no portal da Agência (<a href="http://www.anac.gov.br">www.anac.gov.br</a>).</del></p> <p><del>(5) O detentor de certificado deve elaborar os relatórios semestrais abrangendo os semestres de janeiro a junho e de julho a dezembro.</del></p> <p><del>(6) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios semestrais até o dia 15 do mês subsequente ao semestre documentado.</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.519 Registros e Relatórios</b></p> <p>(a)(1) O período de 02 anos é plenamente justificável, na medida em que a ANAC o utiliza, quando avalia situações de indeferimento de um certificado, considerando constar no histórico do operador, nos últimos dois anos, a prática reiterada de infrações graves na atuação dele.</p> <p>(b)(c)(d)(e)(f) Exclusão dos itens tachados. Esta subparte (E), não deverá ser parte integrante do</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução:</p> <p><i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i></p>

RBAC137, pois ainda não foi analisado e necessita de adequações para atividade aeroagrícola, em função do excesso de burocracia, citando como exemplo, o grande número de relatórios que são exigidos e da não praticidade para as pequenas empresas. A segurança de voo é fundamental, porém deve adaptar-se às necessidades reais dos operadores. Sugere-se reportar-se somente à Resolução 106, de 30 de junho de 2009, para não haver necessidade de rever todo RBAC 137.

<b>Contribuição nº 70</b>	
<b>Colaborador:</b> Júlio Augusto Kampf [sindag@terra.com.br]	<b>Instituição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.603 Transição para o Certificado de Operador Aéreo</b>                      (a) Nenhum operador aeroagrícola, segundo este regulamento, pode realizar operações comerciais a partir de 3 (três) anos da data de publicação desse RBAC 137, a menos que seja detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido pela ANAC e tenha seu SGSO estabelecido em um Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) aceito pela ANAC.</p>	<p><b>137.603 Transição para o Certificado de Operador Aéreo ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b>                      (a) Nenhum operador aeroagrícola, segundo este regulamento, pode realizar operações comerciais a partir de 3 (três) anos da data de publicação desse RBAC 137, a menos que seja detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido pela ANAC e tenha seu SGSO estabelecido em um Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) aceito pela ANAC.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>137.603 Transição para o Certificado de Operador Aéreo ou Certificado de Operador Aéreo Privado</b> - As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.</p> <p>(a) Exclusão do termo tachado. As aeronaves agrícolas, de propriedade de agricultores, deveriam cumprir as mesmas obrigações das “comerciais”, pois hoje no Brasil, em uma só propriedade chegam a operar de 02 até 08 aeronaves de grande porte. Referidas operações são feitas nos moldes normalmente adotados no meio rural, sem atentar para padrões utilizados no ramo aeronáutico, daí a necessidade implantar-se uma maneira mais efetiva de controle, através de um tipo especial de certificação(COAP) e também de um sistema de gerenciamento de segurança de voo (SGSO). Lembramos que os dados estatísticos de acidentes estão unificados, levando a deduções equivocadas, onde o ônus é atribuído normalmente para os operadores em uso privado comercial. Somente dessa forma a ANAC teria conhecimento das especificações operativas do operador Comercial e do Operador Privado, o que lhe daria uma visão e controle global da atividade.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p> <p>No entanto, o texto foi alterado para obrigar a conformidade ao RBAC 137 a partir de 1 ano após a data de sua publicação e somente com relação ao SGSO o prazo para adequação será de 3 anos, conforme o texto abaixo:</p> <p>(c) O detentor de um COA, para operar segundo este Regulamento, deve cumprir os seguintes prazos para implantação do seu SGSO:</p> <p>(1) a primeira e a segunda etapas de implantação do SGSO, estabelecidas pelos parágrafos 137.403(a)(1) e (a)(2) deste Regulamento, em até 1 ano após a data de publicação deste Regulamento;</p> <p>(2) a terceira etapa de implantação do SGSO, estabelecida pelo parágrafo 137.403(a)(3) deste Regulamento, em até 2 anos após a data de publicação deste Regulamento; e</p> <p>(3) a quarta etapa de implantação do SGSO, estabelecida pelo parágrafo 137.403(a)(4) deste Regulamento, em até 3 anos após a data de publicação deste Regulamento.</p> <p>(e) Em até 1 ano após data de publicação deste Regulamento, a emissão ou renovação da autorização para operar de uma empresa de SAE na modalidade aeroagrícola emitida, de acordo com o art. 7º da Portaria nº 190/GC5, de 20 de março de 2001, estará condicionada à apresentação de um COA válido emitido pela ANAC.</p>

Contribuição nº 71	
Colaborador: André Luzzi dos Santos [andreluzzi@uol.com.br]	Instituição: Magis Aeroagrícola Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
RBAC 137 SUBPARTE B 137.105 Processo de Certificação de Operador Aéreo Fase 4 item (1) (i) e (1)(ii) realizar voos de demonstração	Supressão destas exigências
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Toda aeronave agrícola foi ensaiada e homologada para seus devidos fins, passando por IAM anual em oficinas Homologadas pela ANAC. Todo piloto agrícola possui curso e carteira específica para atuar na área, tendo que renovar a cada dois anos seu CHT em exame teórico e prático de recheque por chegador credenciado pela ANAC, sendo este obrigatoriamente detentor de carteira de piloto agrícola. Todos equipamentos em uso e a venda no Brasil são homologados pelo MAPA. Tendo em vista que aeronave e piloto já passaram por extensa avaliação de proficiência, qual a necessidade de se fazer vôo de avaliação operacional? Mais custos e burocracias??	A seção 137.105 foi renumerada para 137.107 na versão final do RBAC.  Contribuição não aproveitada. A exigência de realização de voo de avaliação operacional objetiva verificar a operação específica do detentor de COA.  O requisito, no entanto, foi reformulado para melhor entendimento, conforme texto abaixo: <i>137.107(i)(1)(i) realização, de maneira aceitável pela ANAC, de todos os voos de avaliação operacional segundo requisitos aplicáveis de manutenção e de operação do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, além dos contidos neste Regulamento; e</i>

Contribuição nº 72	
Colaborador: André Luzzi dos Santos [andreluzzi@uol.com.br]	Instituição: Magis Aeroagrícola Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
RBAC 137 SUBPARTE A Geral 137.5 (a) Certificações (2) Toda empresa aeroagrícola que detenha na data de entrada em vigor desta resolução receberá automaticamente o COA.	SUBPARTE A Geral 137.5 (a) Certificações (1) (2) Toda empresa aeroagrícola que, detenha na data de entrada em vigor desta resolução, <b>de Autorização de funcionamento pelo DAC</b> , receberá automaticamente o COA.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Tendo em vista que as empresas aeroagrícolas já foram vistoriadas por varios órgãos da administração pública como DAC, SERAC, CENIPA, MAPA, prefeituras municipais, qual a real necessidade de se fazer todo este processo novamente em função de alteração do órgão regulador. Deveremos fazer novos exames de PP, PC, etc? Vamos pedir novamente homologação de todas as aeronaves que voam no Brasil visto que foram dadas pelo DAC?? Siga-se daqui para frente com novas normas e exigências desde que compatíveis.	Contribuição não aproveitada. Texto não encontrado na minuta constante do Anexo 1 à Resolução – Minuta do RBAC 137, encaminhado para a audiência pública 06/2011. Tendo em vista que a atualização do RBHA 137 neste RBAC 137 objetiva a melhoria dos níveis de segurança operacional, será exigida a certificação/recertificação de todas as empresas aeroagrícolas com base neste novo RBAC 137.

<b>Contribuição nº 73</b>	
<b>Colaborador:</b> João Luiz Abbud [seragri@hotmail.com]	<b>Instituição:</b> SERAGRI SERVIÇOS AERO AGRICOLAS LTDA
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
A BASE OPERACIONAL DE UMA EMPRESA AEROAGRICOLA PODE SER EM UMA PISTA AGRICOLA, DESTINADA EXCLUSIVAMENTE A AERONAVES AGRICOLAS	<p>RBHA 137-35 DOCUMENTAÇÃO</p> <p>Gostaria de propor que sejam validos COPIAS AUTENTICADAS dos documentos, tendo em vista que geralmente as operações agrícolas ocorrem em lugares de difícil acesso, estradas não pavimentadas, e quando chove, por exemplo, podem comprometer os documentos originais. Sendo assim, os mesmos estariam resguardados no escritório da empresa.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Com a criação de uma nova categoria, AERODROMO AGRICOLA, destinados EXCLUSIVAMENTE a aeronaves agrícolas as empresas teriam suas sedes em pistas registradas, como é feito atualmente, porem não mais em aeródromos públicos ou privados de movimento intenso.</p> <p>Como uma aeronave agrícola, quando em trabalho de pulverização, NUNCA efetua circuito de tráfego padrão, pode por em risco outras atividades aeronáuticas nestes aeródromos.</p> <p>Em um AERODROMO AGRICOLA de uso exclusivo de aeronaves agrícolas, este risco seria anulado</p>	<p>Contribuição não aproveitada. Normalmente esses documentos são exigidos a bordo da aeronave mas, a exemplo do que já exigia o RBHA 137, o RBAC 137 exigirá que eles estejam apenas no local da operação para diminuir o risco de extravio ou dano. A fim de garantir a confiabilidade da documentação, os documentos originais é que devem estar disponíveis no local de operação.</p>

<b>Contribuição nº 74</b>	
<b>Colaborador:</b> Diego Preuss Vargas [contato@dpaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> DPA AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA.
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
NOS ITENS 137.5, (2) E 137.301 (2) E 137.303 (D) (2), CITA-SE QUE “Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público antes de descontaminar sua aeronave.”	SUGESTÃO É EXCLUIR OS TRECHOS ACIMA
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>TAL REDAÇÃO IRIA CRIAR UMA SITUAÇÃO IRREGULAR PARA TODAS AS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA QUE POSSUEM SUA SEDE OPERACIONAL EM AERÓDROMOS PÚBLICOS, POIS AS AERONAVES NECESSITAM OBRIGATORIAMENTE DECOLAR E POUSAR CARREGADAS NOS MESMOS.</p> <p>CABE LEMBRAR QUE A PORTARIA 190 EM VIGOR EXIGE QUE AS EMPRESAS POSSUAM SEDE OPERACIONAL EM AERODROMO HOMOLOGADO OU REGISTRADO, MOTIVO PELO QUAL A MAIOR PARTE DAS EMPRESAS OPTOU POR SE INSTALAR EM AERODROMOS PUBLICOS DEVIDO AO ALTO CUSTO DE CONSTRUIR E HOMOLOGAR OU REGISTRAR UM AERODROMO PRIVADO.</p> <p>VALE RESSALTAR TAMBÉM QUE DA TOTALIDADE DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA DO PAIS ACREDITO QUE MAIS DE 50% POSSUAM SEDE EM AERODROMOS PUBLICOS.</p>	Contribuição aproveitada conforme proposta. Referir-se também às análises das contribuições nºs 24, 28 e 55.

<b>Contribuição nº 75</b>	
<b>Colaborador:</b> Max Pierre Saut [maxpierre@brturbo.com.br]	<b>Instituição:</b> São Bento Aviação Agrícola Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições</b></p> <p>(a) Certificações                      (1) A empresa que pretenda prestar serviço comercial aeroagrícola deve obter e manter válido um Certificado de Operador Aéreo (COA) e respectivas Especificações Operativas (EO) antes de iniciar tais operações.</p> <p>(b) Autorizações                      (1) O COA autoriza seu detentor a realizar operações comerciais aeroagrícolas em conformidade com este regulamento.</p> <p>(c) Proibições                      (1) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar serviços comerciais aeroagrícolas sem um apropriado certificado e respectivas Especificações Operativas (EO).  <b>(2) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público antes de descontaminar sua aeronave.</b></p>	<p><b>(2) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público, <u>provido de torre de controle</u>, antes de descontaminar sua aeronave.</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Item da RBAC 137 5 2, me preocupou muito este item sobre não pousar avião contaminado em aeródromo público, nós como muitas outras aviações têm as bases nestes aeródromos além de operar a partir deles ou retornar depois de um serviço para a base onde está o sistema de descontaminação, com todas as devidas licenças e autorizações já concedidas.</p> <p>Isso nos leva a construir um novo local de descontaminação, com um custo sem precedente ou somos sujeitos a multas constantes ou mudar a base de local, inviabilizando a minha empresa, levando a sua extinção.</p> <p>Sugiro uma limitação de porte de aeródromo para esta exigência, como por exemplo, aeroporto com torre de controle.</p> <p>Grato                      Max Pierre                      São Bento Aviação Agrícola Ltda.</p>	<p>Contribuição parcialmente aproveitada. O requisito foi excluído. Referir-se à análise da contribuição nº 74.</p>

<b>Contribuição nº 76</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Alexandre Beni [eduardo.beni@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> SENASP/MJ – ASSESSORIA ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p><b>137.1 Aplicabilidade</b>                      (b) Este regulamento não se aplica aos operadores da administração pública direta.</p>	<p><b>137.1 Aplicabilidade</b>                      (b) Este regulamento não se aplica aos órgãos da Administração Pública direta ou indireta, da União, Estados, Municípios e Distrito Federal, adstrita às pessoas jurídicas de direito público.  <b>Ou</b>                      (b) Este regulamento não se aplica aos órgãos da Administração Pública.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Tal alteração é importante, pois o IBAMA, sendo uma autarquia e pertencente à Administração Indireta da União, bem como outras autarquias estaduais que executam atividade de proteção ao meio ambiente ficariam sob as regras desse regulamento.</p> <p>Como esses órgãos pertencem ao sistema de defesa civil no combate de incêndios florestais e ações de calamidade e poderão utilizar tal aeronave é importante que se amplie essa exclusão para esses órgãos também.</p> <p>A questão da inclusão de: “pessoas jurídicas de direito público” prende-se ao fato de que esta exclusão não atingirá as empresas públicas e sociedades de economia mista, as quais são dotadas, a luz do direito, de personalidade jurídica de direito privado.</p> <p>Há duas possibilidades sugeridas de texto, uma mais explicativa e outra mais genérica, vale a que entenderem ser a mais adequada.</p> <p>A palavra “operador”, a luz do direito aeronáutico, não é o termo mais adequado para falar sobre os órgãos do Estado, pois, segundo o artigo 123 do CBAer, o Estado não pertence ao rol estabelecido pelo citado artigo.</p> <p>Lembro que na elaboração do novo regulamento sobre a Aviação de Estado estas questões também estão sendo tratadas.</p> <p>Atenciosamente                      Eduardo Alexandre Beni                      Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública                      SENASP/MJ - Assessoria GVAG/SSO/ANAC                      AV. Presidente Vargas, 850, 19º andar                      Rio de Janeiro - RJ. Cep 20071-001</p>	<p>Contribuição não aproveitada. O referido requisito foi excluído. Referir-se à análise da contribuição nº 40 deste Relatório.</p>

<b>Contribuição nº 77</b>	
<b>Colaborador:</b> Mário Anderson Jussiani [jussianianderson@hotmail.com]	<b>Instituição:</b> AEROMAJ AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA – EPP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições</b>                      (c) Proibições                      (2) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público antes de descontaminar sua aeronave.</p>	<p>1ª - (2) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público <b>dotado de facilidades para embarque e desembarque de pessoas, passageiros, cargas ou afins onde a movimentação destes aeródromos seja superior a XXX pousos de aeronaves comerciais por ano</b>, antes de descontaminar sua aeronave.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Muitas empresas de aviação agrícola já existentes, possui suas bases principais com os devidos pátios de descontaminação exigidos pelo Ministério da Agricultura (MAPA), em aeródromos públicos. Com o texto proposto no novo RBAC 137 em relação ao assunto discutido, traria uma grande dificuldade para estas empresas, impossibilitando as mesmas de poderem trazer suas aeronaves pra descontaminar no pátio já existente e aprovado pelo MAPA. Além do que muitos destes aeródromos não recebem sequer 4 ou 5 pousos por mês de aeronaves transportando passageiros, cargas ou afins, inclusive com alguns passando por meses sem pousar uma só aeronave que não seja as das empresas aeroagrícolas que operam nestes aeródromos.</p>	<p>Contribuição parcialmente aproveitada. O requisito foi excluído. Referir-se à análise da contribuição nº 74.</p>

<b>Contribuição nº 78</b>	
<b>Colaborador:</b> Silvio Antonio Pilau Neto [tarugopilau@hotmail.com]	<b>Instituição:</b> Aero Agrícola Nordeste
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
SGSO/MGSO	O QUE ESTAMOS SUGERINDO ,NÃO É A RETIRADA DO SGSO, MAS A NÃO COLOCAÇÃO NO RBAC 137,PARA QUE NÃO SE TORNE LEI, PARA TERMOS MAIS TEMPO DE SUGERIR ALGUMAS MODIFICAÇÕES.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
TERMOS MAIS TEMPO,COMO OS SRS SABEM A GRANDE MAIORIA DAS EMPRESAS AERO AGRICOLAS DO BRASIL SÃO COMPOSTAS POR ATE 3 AERONAVES,E ESSAS EMPRESAS O GERENTE ,EXECUTOR,AS VEZES ATE O PILOTO É OMESMO, QUE NORMALMENTE É O PROPIETARIO DA EMPRESA. O QUE ESTOU SUGERINDO É QUE SE FAÇA UM MGSO MAIS SIMPLIFICADO PARA EMPRESAS DE ATÉ 4 AERONAVES.	Contribuição não aproveitada. Os requisitos de SGSO estão sendo inseridos na subparte E do RBAC 137 justamente para desobrigar o cumprimento da Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, conforme versa o parágrafo único do art. 2º da referida Resolução: <i>“As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.”</i>

<b>Contribuição nº 79</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 1.</b>  <b>137.1 Aplicabilidade</b>                      (a) Este regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica operando ou que pretenda operar aeronaves agrícolas:</p>	<p><b>Texto sugerido para o Questionamento 1 .</b>  <b>137.1 - APLICABILIDADE</b>                      (a) O emprego da aviação agrícola no Brasil é regido pelo Decreto Lei 917 de 07 de setembro de 1969, regulamentado pelo Decreto 86.765, de 22 de dezembro de 1981. Consequentemente, este regulamento se restringe ao estabelecimento de normas e procedimentos, adicionais àqueles contidos no RBHA 91 – Regras Gerais de Operações Para Aeronaves Civis, visando assegurar padrões mínimos de segurança de voo aplicáveis às operações aeroagrícolas.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do Questionamento 1.</b>                      No RBHC antigo constava a lei do emprego da aviação agrícola no Brasil.                      - Porque não consta a lei no novo RBHA 137 ?                      Deve constar o Decreto Lei no novo RBHA para que os operadores aeroagricolas possam ter embasamento legal da lei.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. As únicas coisas que foram excluídas foram as referências ao Decreto-Lei e ao Decreto. A edição do RBAC 137 não desobriga o cumprimento dos dispositivos do Decreto-Lei e do Decreto.</p> <p>Porém, o conteúdo da antiga aplicabilidade foi mantido e detalhado.</p>

<b>Contribuição nº 80</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 2.</b> 137.1 (b) Este regulamento não se aplica aos operadores da administração pública direta</p>	<p><b>Texto sugerido para o Questionamento 2.</b> (b) As operações Aeroagrícolas conduzidas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas, além de atenderem às prescrições do Decreto 86.765, devem atender às normas e procedimentos contidos no RBHA 91 – Regras Gerais de Operações Para Aeronaves Civis e neste regulamento.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do Questionamento 2.</b> Esse regulamento deve ser aplicado a todos operadores aeroagricolas como rege o Decreto Lei 917 de 07 de Setembro de 1969.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. As operações da administração pública direta serão reguladas por norma específica e não é obrigatório que sejam regida pelo RBAC 137. O Decreto-Lei deve ser cumprido independentemente de constar no RBAC 137.</p>

<b>Contribuição nº 81</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRICOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 3.</b> <b>137.1</b> (1) o tipo de certificado emitido pela ANAC para empresas operando aeronaves agrícolas para fins comerciais, denominado Certificado de Operador Aéreo (COA); e (2) os requisitos para certificação que um operador aeroagrícola comercial deve atender para obter e manter um certificado, autorizando operações segundo este RBAC 137, bem como as especificações operativas para cada tipo de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada;</p>	<p><b>Texto sugerido para o Questionamento 3.</b> <b>137.1</b> (1) o tipo de certificado emitido pela ANAC para pessoas físicas ou jurídicas operando aeronaves agrícolas, denominado Certificado de Operador Aéreo (COA); e (2) os requisitos para certificação que um operador aeroagrícola deve atender para obter e manter um certificado, autorizando operações segundo este RBAC 137, bem como as especificações operativas para cada tipo de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada;</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do Questionamento 3.</b> Qual a diferença de operador privado e comercial para a Anac exigir o COA e MGSO somente para as empresas comerciais ? Deve ser exigido o COA e MGSO para todos os operadores aeroagricolas, sejam operadores privados ou comerciais, pois atualmente muitos agricultores privados operam mais de uma aeronave agrícola, temos casos no Centro Oeste e Bahia que os privados chegam a operar até <b>8 (oito)</b> aeronaves agrícolas, sem nenhuma certificação ou fiscalização, colocando em riscos a vida de muitos pilotos e ainda prestando serviços para terceiros sem legislação específica. Na região Centro Oeste do Brasil, a maioria dos acidentes com aeronaves agrícolas vem dos operadores privados, e essa estatística entra no quadro de acidentes das empresas de aviação agrícola, então precisa ser exigido o COA para o privados para minimizar os riscos operacionais. Com a exigência do COA e MGSO vai aumentar a segurança operacional dos privados e ANAC poderá ter um controle melhor dos acidentes ocorridos.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p>

<b>Contribuição nº 82</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 4.</b>  <b>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições</b>                      (1) A empresa que pretenda prestar serviço comercial aeroagrícola deve obter e manter válido um Certificado de Operador Aéreo (COA) e respectivas Especificações Operativas (EO) antes de iniciar tais operações.</p>	<p><b>Texto Sugerido para o Questionamento 4.</b>                      (1) Toda pessoa física ou jurídica que pretenda operar aeronave agrícola deve obter e manter válido um Certificado de Operador Aéreo (COA) e respectivas Especificações Operativas (EO) antes de iniciar tais operações.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do Questionamento 4.</b>                      O operador privado deve obter o COA e MGSO mesma justificativa do questionamento 3.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p>

<b>Contribuição nº 83</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 5.</b>  <b>137.101 Requisitos Gerais</b>                      5) possua um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, contendo a política e os objetivos de segurança operacional da empresa, o gerenciamento dos riscos à segurança operacional pela empresa, a garantia à segurança operacional pela empresa e a promoção da segurança operacional da empresa.</p>	<p><b>Texto Sugerido para o Questionamento 5.</b>  <b>137.101 Requisitos Gerais</b>                      5) possua um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, contendo a política e os objetivos de segurança operacional, o gerenciamento dos riscos à segurança operacional, a garantia à segurança operacional, e a promoção da segurança operacional do operador aeroagrícola.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do Questionamento 5.</b>  <b>137.101 Requisitos Gerais</b>                      O operador privado deve obter o COA e MGSO mesma justificativa do questionamento 3.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p>

<b>Contribuição nº 84</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 6.</b>  <b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo</b>                      (a) O processo de certificação descrito neste Regulamento é aplicável a:                      (1) empresas requerentes de um Certificado de Operador Aéreo;                      (2) empresas já certificadas que requeiram alteração de suas operações, mediante emenda às Especificações Operativas aprovadas ou ao próprio certificado emitido.                      (A) documentos da empresa, entre eles, fichas de peso e balanceamento; modelo do diário de bordo a ser empregado; e Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO);</p>	<p><b>Texto sugerido para o Questionamento 6.</b>  <b>137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo</b>                      (a) O processo de certificação descrito neste Regulamento é aplicável a:                      (1) as pessoas físicas e jurídicas requerentes de um Certificado de Operador Aéreo;                      (2) as pessoas físicas que são operadores aeroagrícolas e as pessoas jurídicas já certificadas que requeiram alteração de suas operações, mediante emenda às Especificações Operativas aprovadas ou ao próprio certificado emitido.                      (A) documentos do requerente, entre eles, fichas de peso e balanceamento; modelo do diário de bordo a ser empregado; e Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO);</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do Questionamento 6.</b>                      O operador privado deve obter o COA e MGSO, porque na justifica uma pessoa jurídica cumprir esse regulamento e a pessoa física não cumprir.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p>

<b>Contribuição nº 85</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>Questionamento 7.</b> <b>137.109 Emissão, ou Indeferimento de um Certificado</b> (B) uma empresa adequada;	<b>Texto sugerido para o Questionamento 7.</b> <b>137.109 Emissão, ou Indeferimento de um Certificado</b> (A) Um operador aeroagrícola adequado;
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<b>Justificativa do Questionamento 7.</b> Operador privado é igual a empresa, com muito mais risco operacional se continuar dessa forma.	Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.

Contribuição nº 86	
Colaborador: Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	Instituição: TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 8.</b>  <b>SUBPARTE E</b>  <b>SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)</b>  <b>137.401 Requisitos Gerais</b>                      (1) política e objetivos da segurança operacional da empresa;                      (2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional pela empresa;                      (3) garantia da segurança operacional pela empresa;                      (4) promoção da segurança operacional pela empresa  <b>137.403 Política e Objetivos de Segurança Operacional</b>                      (ii) incluir uma declaração clara sobre o provimento dos recursos humanos e financeiros para a implantação do SGSO da empresa;                      (A) Como disposto no PSOE-ANAC, os Eventos de Segurança Operacional (ESO) são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação da empresa.                      (4) O detentor de certificado deve estabelecer objetivos de segurança operacional, que sejam mensuráveis e atingíveis, indicando o que a empresa pretende alcançar, de forma consistente com a política de segurança operacional. Estes objetivos de segurança operacional devem estar ligados aos indicadores de desempenho da segurança operacional, metas de desempenho da segurança operacional e requisitos definidos pela empresa.                      (2) O detentor de certificado deve estabelecer a estrutura organizacional de segurança operacional necessária para a implantação e manutenção do SGSO da empresa, compatível com a complexidade de sua operação.                      (i) Gestor Responsável da empresa;                      (6) Os cargos, competências, autoridades e responsabilidades relativas à segurança operacional devem ser definidos e documentados na política de segurança operacional do detentor de certificado e divulgados para toda a empresa.                      (1) Para atuar como Gestor Responsável da empresa uma pessoa deve:                      (ii) ser pessoa única e identificável na estrutura organizacional da empresa, com autoridade final sobre a condução das operações aéreas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional;                      (iii) ter total controle dos recursos humanos e financeiros requeridos para a condução das operações autorizadas à empresa;                      (iv) ter responsabilidade e competência derradeira pela implantação e manutenção do SGSO em</p>	<p><b>SUBPARTE E</b>  <b>SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)</b>  <b>137.401 Requisitos Gerais</b>                      (1) política e objetivos da segurança operacional <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>;                      (2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional <del>pela empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>;                      (3) garantia da segurança operacional <del>pela empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>;                      (4) promoção da segurança operacional <del>pela empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>;  <b>137.403 Política e Objetivos de Segurança Operacional</b>                      (ii) incluir uma declaração clara sobre o provimento dos recursos humanos e financeiros para a implantação do SGSO <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>;                      (A) Como disposto no PSOE-ANAC, os Eventos de Segurança Operacional (ESO) são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>.                      (4) O detentor de certificado deve estabelecer objetivos de segurança operacional, que sejam mensuráveis e atingíveis, indicando o que a empresa pretende alcançar, de forma consistente com a política de segurança operacional. Estes objetivos de segurança operacional devem estar ligados aos indicadores de desempenho da segurança operacional, metas de desempenho da segurança operacional e requisitos definidos <del>pela empresa</del> <b>pelo operador aeroagrícola</b>.                      (2) O detentor de certificado deve estabelecer a estrutura organizacional de segurança operacional necessária para a implantação e manutenção do SGSO <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>, compatível com a complexidade de sua operação.                      (i) Gestor Responsável <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>;                      (6) Os cargos, competências, autoridades e responsabilidades relativas à segurança operacional devem ser definidos e documentados na política de segurança operacional do detentor de certificado e divulgados <del>toda a empresa</del> <b>para todas pessoas incluídas na operação aeroagrícola do operador</b>.                      (1) Para atuar como Gestor Responsável <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b> uma pessoa deve:                      (ii) ser pessoa única e identificável na estrutura organizacional <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola</b>, com autoridade final sobre a condução das operações aéreas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional;                      (iii) ter total controle dos recursos humanos e financeiros requeridos para a condução das operações autorizadas <del>à empresa</del> <b>pelo operador aeroagrícola</b>;</p>

<p>nome da empresa, independentemente de outras funções; e</p> <p>(i) possuir vínculo formal com a empresa e uma indicação formal pelo Gestor Responsável;</p> <p>(iv) ser capaz de aprovar ou recusar gastos na empresa relacionados com a melhoria nas atividades de segurança operacional da empresa;</p> <p>(viii) reportar diretamente ao Gestor Responsável as informações sobre o desempenho do SGSO, assim como qualquer necessidade de aplicação de recursos para a implantação das medidas mitigadoras identificadas, com o objetivo da melhoria contínua do SGSO da empresa;</p> <p>(ix) assegurar a promoção da segurança operacional em toda a empresa;</p> <p>(x) exercer esta função, concomitantemente, em no máximo três empresas, desde que sejam baseadas na mesma unidade da federação. Contudo, a ANAC deve ser consultada e o exercício da função em mais de uma empresa somente será possível se aceito pela ANAC; e</p> <p>(v) ser o responsável, frente à ANAC, quanto às atividades dos tripulantes técnicos da empresa</p> <p><b>137.405 Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional</b></p> <p>(1) O detentor de certificado deve desenvolver os procedimentos necessários para realizar a coleta de dados relativos à segurança operacional de sua empresa de forma a disponibilizar um banco de dados de segurança operacional.</p> <p>(i) identificar mudanças na empresa nas quais os processos e serviços estabelecidos possam ser afetados;</p> <p>(iii) eliminar metodologias de controle de risco que não sejam mais necessárias devido às mudanças no ambiente operacional da empresa; e</p> <p>(iv) modificar ou desenvolver novas metodologias de controle de risco que sejam necessárias devido às mudanças no ambiente operacional da empresa.</p> <p><b>137.409 Promoção da Segurança Operacional</b></p> <p>(2) A promoção da segurança operacional deve objetivar a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional da empresa.</p> <p>(2) A promoção da segurança operacional deve objetivar a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional da empresa.</p> <p>(c) Eventos promocionais do SGSO da empresa</p> <p>(i) assegurar que todos da empresa estejam cientes de seu SGSO;</p> <p>(5) O detentor de certificado deve, preferencialmente, indicar membros da própria empresa para ministrar os eventos de conscientização.</p> <p>(6) Em caso de inexistência de pessoal qualificado para a atividade, um instrutor externo pode ser contratado. Contudo, o detentor de certificado deve assegurar que o conteúdo a ser transmitido seja adequado às particularidades de seu ambiente organizacional, tendo como ênfase a maneira como os processos de segurança operacional são desenvolvidos na empresa e o seu SGSO.</p> <p><b>137.511 Atualização do MGSO</b></p> <p>(b) A atualização do MGSO deve ser feita por meio de emendas e/ou revisões, de forma a garantir que este reflita, constantemente, a realidade da empresa.</p>	<p>(iv) ter responsabilidade e competência derradeira pela implantação e manutenção do SGSO em nome <del>da empresa</del> <b>do operador aeragrícola</b>, independentemente de outras funções; e</p> <p>(i) possuir vínculo formal com <del>a empresa</del> <b>o operador aeragrícola</b> e uma indicação formal pelo Gestor Responsável;</p> <p>(iv) ser capaz de aprovar ou recusar gastos na empresa relacionados com a melhoria nas atividades de segurança operacional <del>da empresa</del> <b>do operador aeragrícola</b>;</p> <p>(viii) reportar diretamente ao Gestor Responsável as informações sobre o desempenho do SGSO, assim como qualquer necessidade de aplicação de recursos para a implantação das medidas mitigadoras identificadas, com o objetivo da melhoria contínua do SGSO <del>da empresa</del> <b>do operador aeragrícola</b>;</p> <p>(ix) assegurar a promoção da segurança operacional <del>em toda a empresa</del> <b>para todas as pessoas envolvidas na operação aeragrícola do operador aeragrícola</b>;</p> <p>(x) exercer esta função, concomitantemente, em no máximo três <del>empresas</del> <b>operadores aeragrícolas</b>, desde que sejam baseadas na mesma unidade da federação. Contudo, a ANAC deve ser consultada e o exercício da função em mais <del>de uma empresa</del> <b>um operador aeragrícola</b> somente será possível se aceito pela ANAC; e</p> <p>(v) ser o responsável, frente à ANAC, quanto às atividades dos tripulantes técnicos da empresa <del>da empresa</del> <b>do operador aeragrícola</b>.</p> <p><b>137.405 Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional</b></p> <p>(1) O detentor de certificado deve desenvolver os procedimentos necessários para realizar a coleta de dados relativos à segurança operacional <del>de sua empresa</del> <b>do operador aeragrícola</b> de forma a disponibilizar um banco de dados de segurança operacional.</p> <p>(i) identificar mudanças <del>na empresa</del> nas quais os processos e serviços estabelecidos possam ser afetados;</p> <p>(iii) eliminar metodologias de controle de risco que não sejam mais necessárias devido às mudanças no ambiente operacional <del>da empresa</del>; e</p> <p>(iv) modificar ou desenvolver novas metodologias de controle de risco que sejam necessárias devido às mudanças no ambiente operacional <del>da empresa</del>.</p> <p><b>137.409 Promoção da Segurança Operacional</b></p> <p>(2) A promoção da segurança operacional deve objetivar a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional <del>da empresa</del>.</p> <p>(2) A promoção da segurança operacional deve objetivar a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional <del>da empresa</del>.</p> <p>(c) Eventos promocionais do SGSO <del>da empresa</del> <b>do operador aeragrícola</b></p> <p>(i) assegurar que todos <del>da empresa</del> <b>os envolvidos na operação aeragrícola</b> estejam cientes de seu SGSO;</p> <p>(5) O detentor de certificado deve, preferencialmente, indicar membros da <del>própria empresa</del> <b>próprio operador aeragrícola</b> para ministrar os eventos de conscientização.</p>
---	---

<p>(c) As atualizações, emendas e/ou revisões devem ser efetuadas oportunamente, por iniciativa do detentor de certificado, em caso de mudanças significativas na empresa, alterações nas características de seu SGSO ou para atualizar seus programas e cronogramas.</p> <p><b>137.513 Divulgação do MGSO</b></p> <p>(a) O detentor de um Certificado de Operador Aéreo deve divulgar como está estruturado seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, contido no MGSO, a todos os setores e respectivos funcionários da empresa.</p> <p>(b) A divulgação do conteúdo do MGSO pode ser em sua completude ou somente as partes pertinentes, uma vez que cada pessoa envolvida na implantação do SGSO possui sua parcela de responsabilidade para alcançar os resultados operacionais e, conseqüentemente, para o desempenho da segurança operacional da empresa</p>	<p>(6) Em caso de inexistência de pessoal qualificado para a atividade, um instrutor externo pode ser contratado. Contudo, o detentor de certificado deve assegurar que o conteúdo a ser transmitido seja adequado às particularidades de seu ambiente organizacional, tendo como ênfase a maneira como os processos de segurança operacional são desenvolvidos na <del>empresa</del> <b>operação aeroagrícola</b> e o seu SGSO.</p> <p><b>137.511 Atualização do MGSO</b></p> <p>(b) A atualização do MGSO deve ser feita por meio de emendas e/ou revisões, de forma a garantir que este reflita, constantemente, a realidade <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola.</b></p> <p>(c) As atualizações, emendas e/ou revisões devem ser efetuadas oportunamente, por iniciativa do detentor de certificado, em caso de mudanças significativas <del>na empresa</del>, alterações nas características de seu SGSO ou para atualizar seus programas e cronogramas.</p> <p><b>137.513 Divulgação do MGSO</b></p> <p>(a) O detentor de um Certificado de Operador Aéreo deve divulgar como está estruturado seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, contido no MGSO, a todos os setores e respectivos funcionários <del>da empresa</del> <b>envolvidos na operação aeroagrícola.</b></p> <p>(b) A divulgação do conteúdo do MGSO pode ser em sua completude ou somente as partes pertinentes, uma vez que cada pessoa envolvida na implantação do SGSO possui sua parcela de responsabilidade para alcançar os resultados operacionais e, conseqüentemente, para o desempenho da segurança operacional <del>da empresa</del> <b>do operador aeroagrícola.</b></p>
<p><b>JUSTIFICATIVA</b></p>	<p><b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b></p>
<p><b>Justificativa do Questionamento 8.</b></p> <p>O operador privado deve obter o COA e MGSO, porque nada justifica uma pessoa jurídica cumprir esse regulamento e a pessoa física não cumprir, sendo que índice de acidentes é muito maior no operador privado operando sem legislação.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p>

<b>Contribuição nº 87</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 9.</b>  <b>137.519 Registros e Relatórios</b>                      (1) O detentor de certificado deve manter arquivado em sua sede, por um período mínimo de 05 anos, os registros dos serviços realizados por ele, contendo as seguintes informações:                      (1) O detentor de certificado deve elaborar e manter arquivado em sua sede, por um período mínimo de 05 (cinco) anos, os relatórios de análise do gerenciamento dos riscos à segurança operacional desenvolvidos para as operações em áreas de pouso eventual.</p>	<p><b>Texto Sugerido para o Questionamento 9:</b>  <b>137.519 Registros e Relatórios</b>                      (1) O detentor de certificado deve manter arquivado em sua sede, por um período mínimo de 02 anos, os registros dos serviços realizados por ele, contendo as seguintes informações:                      (1) O detentor de certificado deve elaborar e manter arquivado em sua sede, por um período mínimo de 02 (dois) anos, os relatórios de análise do gerenciamento dos riscos à segurança operacional desenvolvidos para as operações em áreas de pouso eventual.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do Questionamento 9.</b>                      Não a necessidade de manter arquivados durante 5 (cinco) anos as informações das operações aeroagrícolas, sugiro manter por um período de 2 (dois) anos igual ao Ministério da Agricultura.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. O prazo de 5 anos visa permitir que a empresa mantenha sua documentação disponível para efeito de comprovação a eventuais processos administrativos instaurados em virtude do disposto no artigo 1º da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.</p>

<b>Contribuição nº 88</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 10.</b>  <b>137.519 Registros e Relatórios</b>                      (2) Cada Relatório de Auditoria de Segurança Operacional deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela auditoria, devendo as recomendações serem endossadas pelo Gestor de Segurança Operacional da empresa.                      (e) Relatórios periódicos sobre o SGSO da empresa                      (1) O detentor de certificado deve elaborar e enviar relatórios periódicos relativos ao progresso das atividades previstas e a situação da segurança operacional da empresa, visando permitir o acompanhamento e supervisão de suas atividades por parte da ANAC.                      (2) O detentor de certificado deve primeiramente registrar e documentar os aspectos relacionados ao cumprimento de seu SGSO, processos de segurança operacional e ciclos de gerenciamento de risco desenvolvidos em sua empresa.</p>	<p><b>Texto Sugerido para o questionamento 10:</b>  <b>137.519 Registros e Relatórios</b>                      (2) Cada Relatório de Auditoria de Segurança Operacional deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela auditoria, devendo as recomendações serem endossadas pelo Gestor de Segurança Operacional <del>da empresa</del> do operador aeroagrícola.                      (e) Relatórios periódicos sobre o SGSO <del>da empresa</del> do operador aeroagrícola                      (1) O detentor de certificado deve elaborar e enviar relatórios periódicos relativos ao progresso das atividades previstas e a situação da segurança operacional <del>da empresa</del>, visando permitir o acompanhamento e supervisão de suas atividades por parte da ANAC.                      (2) O detentor de certificado deve primeiramente registrar e documentar os aspectos relacionados ao cumprimento de seu SGSO, processos de segurança operacional e ciclos de gerenciamento de risco desenvolvidos <del>em sua empresa</del> nas operações aeroagrícolas.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do Questionamento 10.</b>                      O operador privado deve obter o COA e MGSO, porque nada justifica uma pessoa jurídica cumprir esse regulamento e a pessoa física não cumprir, sendo que índice de acidentes é muito maior no operador privado operando sem legislação.</p>	<p>Contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.</p>

<b>Contribuição nº 89</b>	
<b>Colaborador:</b> Nelson Antonio Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	<b>Instituição:</b> TUCANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>Questionamento 11.</b>  <b>137.519 Registros e Relatórios</b>                      (1) O detentor de certificado deve enviar relatórios bimestrais e semestrais, contendo os dados pertinentes ao período analisado, de acordo com formulário padrão constante no portal da ANAC (www.anac.gov.br).                      (2) O detentor de certificado deve enviar, bimestralmente, um relatório relacionando os acidentes, incidentes e ocorrências anormais ocorridos no último período, contendo data, hora, local, aeronave e a Data da emissão: xx de yyyy de zzzz RBAC nº 137 Emenda nº 00 <b>Origem:</b> SSO descrição do fato, bem como as ações mitigadoras adotadas, os respectivos cronogramas e os responsáveis por sua implantação. Estas informações devem ser incluídas em formulário padrão e enviadas à ANAC. O formulário padrão para o relatório bimestral pode ser encontrado no portal da ANAC (36/43 descrição do fato, bem como as ações mitigadoras adotadas, os respectivos cronogramas e os responsáveis por sua implantação. Estas informações devem ser incluídas em formulário padrão e enviadas à ANAC. O formulário padrão para o relatório bimestral pode ser encontrado no portal da ANAC (www.anac.gov.br).                      (3) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios bimestrais até o quinto dia útil do mês subsequente ao mês em questão.                      (4) O detentor de certificado deve enviar semestralmente, à ANAC, dados relativos à sua segurança operacional e ao cumprimento das atividades planejadas, em formulário padrão. O formulário padrão para o relatório semestral pode ser encontrado no portal da Agência (www.anac.gov.br).                      (5) O detentor de certificado deve elaborar os relatórios semestrais abrangendo os semestres de janeiro a junho e de julho a dezembro.                      (6) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios semestrais até o dia 15 do mês subsequente ao semestre documentado.</p>	<p><b>Texto sugerido para o questionamento 11.</b>  <b>137.519 Registros e Relatórios</b>                      (1) O detentor de certificado deve enviar relatórios <del>bimestrais e semestrais</del> <b>anuais</b>, contendo os dados pertinentes ao período analisado, de acordo com formulário padrão constante no portal da ANAC (www.anac.gov.br).                      (2) O detentor de certificado deve enviar, <del>bimestralmente</del>, <b>anual</b> um relatório relacionando os acidentes, incidentes e ocorrências anormais ocorridos no último período, contendo data, hora, local, aeronave e a Data da emissão: <del>xx de yyyy de zzzz RBAC nº 137 Emenda nº 00</del> <b>Origem:</b> SSO descrição do fato, bem como as ações mitigadoras adotadas, os respectivos cronogramas e os responsáveis por sua implantação. Estas informações devem ser incluídas em formulário padrão e enviadas à ANAC. O formulário padrão para o relatório bimestral pode ser encontrado no portal da ANAC                      descrição do fato, bem como as ações mitigadoras adotadas, os respectivos cronogramas e os responsáveis por sua implantação. Estas informações devem ser incluídas em formulário padrão e enviadas à ANAC. O formulário padrão para o relatório bimestral pode ser encontrado no portal da ANAC (www.anac.gov.br).                      (3) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios <del>bimestrais até o quinto dia útil do mês subsequente ao mês em questão.</del> <b>Anuais até final de Maio.</b>                      (4) O detentor de certificado deve enviar <del>semestralmente</del> <b>anualmente</b>, à ANAC, dados relativos à sua segurança operacional e ao cumprimento das atividades planejadas, em formulário padrão. O formulário padrão para o relatório semestral pode ser encontrado no portal da Agência (www.anac.gov.br).                      (5) O detentor de certificado deve elaborar os relatórios <del>semestrais</del> <b>anuais</b> abrangendo os semestres de janeiro a junho e de julho a dezembro.                      (6) O detentor de certificado deve enviar, à ANAC, os relatórios <del>semestrais</del> <b>anuais</b> até o dia 15 do mês subsequente ao semestre documentado <b>31 de Maio de cada ano.</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p><b>Justificativa do questionamento 11.</b>                      Não a necessidade de enviar relatórios mensais, bimestrais ou semestrais, devido ao pequeno fluxo de informações.  <b>Nada diferencia o operador privado do operador comercial, esse é o momento de implantar métodos e mecanismos nessa atividade para preservar vidas, e o maior índice de acidentes na aviação agrícola vem dos privados, mas os dados são incluídos no meio da</b></p>	<p>Com relação à periodicidade dos relatórios: contribuição parcialmente aproveitada. A Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009, já exige relatórios bimestrais e semestrais. Tendo em vista a pouca complexidade das operações agrícolas, a ANAC alterou a periodicidade dos relatórios bimestrais para semestrais, de modo que o operador tenha que enviar apenas 2 relatórios por ano. No entanto, apenas um relatório anual foi considerado insuficiente para os objetivos de segurança que se almeja com o SSGSO.</p>

**aviação agrícola, existem muitos operadores privados que operam mais de 3 aeronaves, temos casos de um único operar mais de 6 aeronaves sem nenhuma legislação e fiscalização, dessa forma vejo que é necessário exigir os mesmas obrigações que as empresas, incluindo o COA e o MGSO.**

Com relação à proposta de estender o prazo para a entrega dos relatórios por 5 meses: contribuição não aproveitada. A ANAC entende que o prazo de 15 dias após o final do exercício é suficiente para a compilação dos dados e confecção dos relatórios e envio à ANAC.

Com relação à diferenciação entre operador privado e comercial: contribuição não aproveitada. É decisão da ANAC não certificar o operador aeroagrícola privado, mas somente as operações comerciais, sendo a operação privada por conta e risco do proprietário ou do operador da aeronave, embora eles também devam obedecer às regras operacionais pertinentes ao voo emitidas pelo DECEA e demais obrigações estabelecidas pelo CBA e pelo RBAC 137.

<b>Contribuição nº 90</b>	
<b>Colaborador:</b> Rodrigo Hirayama [rodrigo.hirayama@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
IS - 3.3 O RBAC 137, "Requisitos Operacionais: Operações Aeroagrícolas", §137.201(d), estabelece que um operador agrícola pode utilizar combustível <i>não-previsto</i> no projeto de tipo aprovado da aeronave agrícola desde que sejam seguidos critérios aceitáveis pela ANAC. RBAC 137: "(d) Um operador aeroagrícola poderá utilizar combustível <i>não previsto</i> no projeto de tipo aprovado da aeronave agrícola desde que sejam seguidos critérios aceitáveis pela ANAC."	
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
O regulamento separa a palavra "não prevista" sem hífen e a IS utiliza hífen, qual a forma correta?	A forma correta é sem hífen. Texto corrigido.

<b>Contribuição nº 91</b>	
<b>Colaborador: Angelo Megumi de Oliveira [angelo.megumi@gmail.com]</b>	<b>Instituição:</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>137.201 Requisitos das Aeronaves e Equipamento [...] (d) Um operador aeroagrícola poderá utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave agrícola desde que sejam seguidos critérios aceitáveis pela ANAC.</p>	<p>137.201 Requisitos das Aeronaves e Equipamento [...] (d) [Removido].</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A exclusão desse item impedirá um decréscimo do nível de segurança atual. O item 137.1 (d) diz que os outros RBACs também devem ser atendidos, no entanto aqui se isenta da demonstração de cumprimento com requisitos de aeronavegabilidade. A título de exemplo, a minuta da AC 20-24C “Approval of Propulsion Fuels and Lubricating Oils” esteve em consulta no sítio da FAA até o dia 22 de outubro de 2010 e lá se prescreve uma série de requisitos que devem ser reavaliados quando se introduz um combustível na especificação da aeronave, por exemplo, 23.23, 23.25, 23.29, 23.53, 23.63, 23.69, 23.77, 23.343, 23.603, 23.863(b)(2), 23.901(f), 23.903, 23.939, 23.943, 23.951, 23.955, 23.959, 23.961, 23.963, 23.965, 23.969, 23.973(e)(f), 23.975, 23.979, 23.993, 23.997, 23.1001, 23.1011, 23.1041, 23.1043, 23.1045, 23.1047, 23.1305, 23.1337, 23.1501, 23.1521, 23.1522, 23.1529, 23.1541, 23.1549, 23.1557(c), 23.1581, 23.1583 e 23.1585(i).</p> <p>A ANAC está propondo que esses requisitos sejam negligenciados em favor de recomendações que não se sabe se serão fiscalizadas ou até mesmo seguidas. O combustível é o elemento basilar da propulsão. Tudo se define a partir dele, é inconcebível do ponto de vista técnico que esse fato seja simplesmente ignorado.</p> <p>A ANAC alega se basear em regulamentos da autoridade estadunidense (CAM 8 “Aircraft Airworthiness; Restricted Category”) que já estão cancelados há pelo menos 30 anos. Mesmo naquela época a liberalidade parece ser vista como uma exceção no caso inviabilidade técnica conforme o item 8.10-4 (d). Além disso, o texto do CAM não deixa claro se essa liberalidade foi pretendida para uma diferença tão grande quanto à mudança de combustível em um sistema propulsivo. Vale ressaltar que já existe uma solução técnica certificada (aeronave Ipanema) e dessa forma não há justificativa de inviabilidade técnica nesse caso.</p> <p>Essa Instrução Suplementar parece se basear na AC 21-21 “Use of Automobile Gasoline in Agricultural Aircraft” da FAA que trata do uso de gasolina automotiva para dois motores que exigem uma gasolina de octanagem não tão alta, o que mostra que a comparação (álcool vs. gasolina de aviação) está sendo feita com um cenário tecnicamente bastante distinto (gasolina automotiva vs. gasolina de aviação). Aparentemente, a FAA já poderia ter testado esses motores previamente à publicação da AC, além do fato de a gasolina de aviação ser bem mais similar a</p>	<p>Contribuição parcialmente aproveitada.</p> <p>Esta contribuição motiva a alteração do texto proposto para evidenciar que as aeronaves que operarem com combustível etanol, sem ter modificação certificada, o farão através do documento “autorização especial de voo”. Adicionalmente, a Instrução Suplementar relacionada ao assunto será ajustada para esclarecer este conceito. A redação dos requisitos da seção 137.201 foram alterados como abaixo:</p> <p><b>137.201 Requisitos das aeronaves e equipamentos</b> (a) Um operador de aeronave agrícola somente pode utilizá-la nestas operações se: (1) a aeronave for registrada no Brasil, for certificada para operação aeroagrícola e possuir certificado de aeronavegabilidade válido; (...) (e) Um operador aeroagrícola pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave agrícola desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.</p>

gasolina automotiva do que ao álcool.

Como consequência dessa medida com embasamento tecnicamente equivocado, algumas incoerências surgem no texto da minuta:

- 137.103(a)(2) – Exige o Certificado de Aeronavegabilidade, porém a aeronave não pode ser considerada aeronavegável já que não está conforme o projeto de tipo aprovado.

- 137.201(a)(1) – Novamente, a aeronave não pode ser considerada aeronavegável já que não está conforme o projeto de tipo aprovado.

Além disso, a ANAC não faz nenhuma consideração sobre acidentes que tenham origem no fato de os aviões serem abastecidos a álcool e como essa Instrução Suplementar garantiria que os eventuais problemas não ocorreriam em serviço. Dessa forma, há o risco de que pilotos novos, no ímpeto de acumular horas de voo, arrisquem suas vidas nesses aviões de segurança não comprovada.

Não é citada a competência da ANAC para editar esse tipo de regulamento. A motivação deveria ser ligada à questão de segurança. Existem instituições do governo apropriadas para promover o fomento da economia se esse for o caso.

Por fim, é de se estranhar que esse item tão controverso, que inclusive demandaria a publicação de uma Instrução Suplementar conjuntamente com a alteração deste RBAC, não seja considerado como relevante no item 2.4 da exposição técnica.

<b>Contribuição nº 92</b>	
<b>Colaborador: Angelo Megumi de Oliveira [angelo.megumi@gmail.com]</b>	<b>Instituição:</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
137.201 Requisitos das Aeronaves e Equipamento [...] (d) Um operador aeroagrícola poderá utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave agrícola desde que sejam seguidos critérios aceitáveis pela ANAC.	137.201 Requisitos das Aeronaves e Equipamento [...] (d) [Removido].
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
Atualmente, do jeito que o requisito está escrito, não há impeditivo para um avião categoria transporte ter esse alívio pretendido. O que parece ser uma condição inaceitável.	Contribuição parcialmente aproveitada. Ver análise da contribuição nº 91.

<b>Contribuição nº 93</b>	
<b>Colaborador: Jeferson Dill [je.dill@hotmail.com]</b>	<b>Instituição: D'tapes aeroagrícola LTDA</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>137.123: Inspeções da Anac. Inspeções a qualquer tempo e lugar?                      137.115:letra(a) diversas esfera do governo?                      137.117:letra(b) 90 dias antes da data da proposta da mudança de endereço?                      COA:ótima a avaliação para certificar que está segura a operação.                      SGSO: ótimo sistema.                      137.211:nº4: calçados de couro?                      137.201:letra(d):poderá utilizar combustível não previsto.                      137.303:sub.ítem(2):descontaminação para deslocamento para aeródromo público?</p>	<p>137.123: Inspeções são realizadas em horário comercial e na base operacional ou no escritório do PPSAC , ficou muito ampla a exposição.                      137.115: Como assim diversas esferas do governo? Nós aceitamos vistoria somente da Anac e não de diversas esferas do governo....                      137.117: Vocês não acham que está um pouco de ditadura? Se for necessária a mudança não conseguimos prever 90 dias antes.                      COA:Quem sabe fizemos mais simplificado e abrangimos mais as empresas que vem acumulando acidentes e incidentes mais freqüentes nos últimos 10 anos?                      SGSO:Para pequenos provedores vocês não acham que está complexo,sobrecarregado e muito fora da realidade,pois uma empresa com uma aeronave,um piloto,um executor(tec. Agrícola) seria necessário toda essa demanda de compromissos? Derrepente faríamos mais complexo para empresas com mais de 3 aeronaves ou com mais de 6 funcionários?                      137.211:nº4: Acho um absurdo a necessidade de calçados de couro,precisamos transpirar os pés.                      137.201:letra(d):Estou de acordo pois cada p-psac tem que ser responsável pelos seus atos e ninguém melhor do que o operador para diagnosticar e quantificar a segurança de seu equipamento.                      137.303:sub.ítem(2): Não deveria haver essa limitação pois aeronave agrícola serve como controlador de epidemias e vetores,haje em beneficio da agricultura e humanidade,já tem manutenção bem rígida para não ter contaminação enquanto estiver em translado.NÃO ENTENDI.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
	<p>137.123: contribuição não aproveitada. A ANAC pode realizar inspeções e vistorias em qualquer tempo e lugar.</p> <p>137.115: contribuição não aproveitada. Qualquer autoridade governamental pode requerer a apresentação de documentação que comprove que o detentor do COA está regular perante a ANAC.</p> <p>137.117: contribuição não aproveitada. O prazo previsto neste parágrafo é determinante para que a ANAC consiga analisar o pedido do requerente e este entre em vigor na data por ele pretendida. Há a necessidade de inspeção da nova sede operacional e, posteriormente, a</p>

	<p>reemissão do COA e/ou das EO da empresa.</p> <p>COA: contribuição não aproveitada. O COA será requerido de todos os operadores que realizem operações aeroagrícolas comerciais.</p> <p>SGSO: contribuição aproveitada. Modelo revisto e ajustado às atividades aeroagrícolas.</p> <p>137.211: contribuição aproveitada parcialmente. À ANAC cabe regular os equipamentos referentes à segurança de voo exclusivamente. Equipamentos de segurança referentes à proteção do trabalhador são estabelecidos por legislação específica do Ministério do Trabalho e Emprego. Dessa forma, a ANAC passa a requerer apenas o uso de calçados fechados. Referir-se à análise da contribuição nº 22.</p> <p>137.201(d): O requisito foi mantido, mas modificado como segue (ver análise da contribuição nº 91): <i>(e) Um operador aeroagrícola pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave agrícola desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.</i></p> <p>137.303(d)(2): contribuição aproveitada. Referir-se à análise da contribuição nº 74.</p>
--	---

<b>Contribuição nº 94</b>	
<b>Colaborador:</b> Eduardo Mattos Da Silva [garça.aviao@hotmail.com]	<b>Instituição:</b> GARÇA AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
137.5 – 2 – EXCLUSÃO DESTE ITEM, POIS MUITAS EMPRESAS AEROGRÍCOLAS POSSUEM SUAS SEDES OPERACIONAIS EM AERODROMOS PÚBLICOS, EM CONSEQUÊNCIA, OS PÁTIOS DE DESCONTAMINAÇÃO LICENCIADOS PELA FEPAM TAMBÉM ESTÃO LOCALIZADOS NOS AERÓDROMOS E COM A PERMANÊNCIA DESTE ITEM, AS EMPRESAS FICAM IMPOSSIBILITADAS DE OPERAREM.	137.5-2 – SIMPLEMENTE EXCLUSÃO DO ITEM.
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
IMPOSSIBILIDADE DE OPERAÇÃO DE MUITAS EMPRESAS AEROGRÍCOLAS COM SUAS SEDES OPERACIONAS FIXADAS NOS AERÓDROMOS PÚBLICOS.	Contribuição aproveitada. Referir-se à análise da contribuição nº 74.

<b>Contribuição nº 95</b>	
<b>Colaborador:</b> Valdinei Silva de Paula [vimaeraviacao@hotmail.com]	<b>Instituição:</b> VIMAER AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(c) proibições (2) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público antes de descontaminar sua aeronave.	(2) Nenhum piloto agrícola ou operador aeroagrícola pode realizar pouso em aeródromo público antes de descontaminar sua aeronave, salvo os casos em que o pátio de descontaminação desta aeronave situe-se em um aeródromo público, sendo, nesse caso, permitido o pouso <b>nesse aeródromo</b> para a realização da descontaminação da mesma.
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
Existem inúmeros casos em que a base operacional e o pátio de descontaminação estão localizados em aeródromos públicos, e, sem a alteração no texto da minuta, estas aeronaves ficariam proibidas de operar, pois ao término das operações não poderiam pousar na sua base operacional ou seu pátio de descontaminação (que situam-se em aeródromos públicos).	Contribuição parcialmente aproveitada. O item foi excluído. Referir-se à análise da contribuição nº 74.

<b>Contribuição nº 96</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
137.105 - Processo de Certificação de Operador Aéreo	Remoção completa da seção acima
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A condução do processo de certificação deve estar preferencialmente descrita numa Instrução Suplementar, tal como ocorre com a IS 119-001 em relação ao RBAC 119.</p> <p>A apresentação, no RBAC 137, dos procedimentos a serem seguidos internamente pela ANAC durante o processo de certificação, bem como a maneira como os operadores devem mostrar o cumprimento de requisitos dificulta, se não impossibilita, adaptações a situações específicas.</p> <p>A IS, por não ser de cumprimento obrigatório, abre espaço para a flexibilização do processo nessas situações.</p> <p>Tome-se como exemplo um processo de alteração das Especificações Operativas de um operador já certificado. O parágrafo 137.105(a)(2) prevê que ele deve seguir as diretrizes estabelecidas nesta mesma seção. Do exposto, ficam algumas dúvidas, dentre outras: o operador sempre precisará apresentar o Formulário OA01 para abertura do processo? Ele sempre precisará apresentar o pacote de solicitação formal requerido na fase 2 (modelo de diário de bordo, fichas de peso e balanceamento etc.)? Sempre será necessária a realização de inspeção? Dada a obrigatoriedade de se cumprir o RBAC, compreende-se num primeiro momento que sim.</p> <p>Adicionalmente, a seção 137.105 é omissa quanto à condução de um processo de suspensão ou cassação do COA, bem como quanto à participação da Superintendência de Aeronavegabilidade num processo de certificação.</p> <p>Sugere-se a remoção da seção 137.105 do RBAC 137 e a sua inclusão numa IS, nos moldes do Manual de Procedimentos 137-001, utilizado atualmente na certificação dos operadores segundo o RBHA 137.</p>	<p>Contribuição não aproveitada.</p> <p>A certificação em 5 fases é prevista pelo Anexo 6 da Convenção de Aviação Civil Internacional e os parágrafos da seção 137.107 contém requisitos e não meras formas de cumprimento. O parágrafo (d) da seção 137.107 já prevê a possibilidade de flexibilização, permitindo que mais de uma fase do processo de certificação se realize simultaneamente, o que poderá ser permitido a critério do INSPAC, dependendo da complexidade do processo de certificação.</p>

<b>Contribuição nº 97</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
137.501 Requisitos Gerais	<p>137.501 Requisitos Gerais</p> <p>(a) O operador aeroagrícola deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo durante as aplicações:</p> <p>(1) certificado de matrícula;</p> <p>(2) certificado de aeronavegabilidade;</p> <p>(3) ficha de peso e balanceamento;</p> <p>(4) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM;</p> <p>(5) manual de voo ou de operações;</p> <p>(6) publicação do COMAER sobre os procedimentos para a notificação e confirmação de acidentes e incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo;</p> <p>(7) publicação do COMAER sobre as responsabilidades dos operadores de aeronaves em caso de acidente e incidente aeronáutico e de ocorrência de solo;</p> <p>(8) apólice de seguro;</p> <p><b>(9) licença de estação;</b></p> <p><b>(10) Diário de Bordo;</b></p> <p>(11) cópia do certificado de operador aéreo, se aplicável;</p> <p>(12) cópia fiel das partes relevantes de suas especificações operativas, se aplicável; e</p> <p>(13) este regulamento.</p> <p><b>(b) O operador deve providenciar para que os seguintes documentos estejam a bordo da aeronave durante as aplicações:</b></p> <p><b>(1) lista de verificações (checklist).</b></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>1. Caso um operador aeroagrícola solicite e tenha aprovada a instalação de rádios em suas aeronaves (hipótese improvável, mas não impossível), ele será obrigado a portar uma licença de estação. Como a seção 91.503 do RBHA 91 exige que este documento seja levado a bordo da aeronave, sugere-se que o RBAC 137 conceda a permissão para que seja suficiente a apresentação da licença no local de operação.</p> <p>2. A inclusão do Diário de Bordo na lista de documentos visa apenas a reforçar uma exigência do Código Brasileiro de Aeronáutica.</p> <p><i>Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:</i></p>	<p>Contribuição parcialmente aproveitada. O diário de bordo foi inserido como subparágrafo (b)(2). O art. 20 do CBA requer o diário de bordo na aeronave. Referir-se às análises das contribuições nºs 17 e 98.</p> <p>Referir-se à análise da contribuição nº 99 para outras alterações no parágrafo 137.501(a).</p>

(...)  
*III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.*

3. A inclusão do item (b) tem por objetivo reforçar um requisito do RBHA 91.

91.203 AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(a) *Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela **tenha a bordo** os seguintes documentos:*

(...)

(2) **manual de vôo e lista de verificações;**

Apesar de estar explícito no RBAC 137 que os operadores aeroagrícolas precisam cumprir também o disposto no RBHA 91, a omissão da lista de verificações na seção 137.501 pode levar a interpretações errôneas. Para eliminar quaisquer dúvidas, sugere-se a inclusão do parágrafo (b). Observa-se também que, como a lista de verificações é um documento com procedimentos a serem executados pelos pilotos durante as operações (inclusive em situações de emergência), não faz sentido isentar os operadores de portá-la a bordo das aeronaves.

<b>Contribuição nº 98</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>137.523 Diário de Bordo</p> <p>(a) Os operadores aeroagrícolas devem utilizar diário de bordo conforme modelo estabelecido no Apêndice D deste regulamento.</p> <p>(b) Caso os operadores aeroagrícolas desejem utilizar outro modelo de diário de bordo, devem garantir que contenha as mesmas informações do modelo proposto neste regulamento.</p>	<p>Remoção completa da seção acima</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O modelo de Diário de Bordo proposto no apêndice C do RBAC 137 é inconsistente com as exigências do Código Brasileiro de Aeronáutica.</p> <p><i>Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar <b>para cada voo</b> a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.</i></p> <p><i>Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os <b>totais de tempos de voo e de jornada</b>.</i></p> <p>O modelo de diário proposto, ao permitir que sejam registradas apenas a hora da 1ª decolagem e a hora do último pouso de cada dia, fere o art. 172 do CBA, que exige o registro do lugar e da hora de saída e de chegada <b>para cada voo</b>. Se um operador realizar, por exemplo, 15 pousos e decolagens num dado dia, o CBA exige que sejam feitos 15 registros, com cada um discriminando o lugar e hora de saída e de chegada.</p> <p>O CBA também determina que devem constar no Diário de Bordo informações referentes ao tempo total de jornada da tripulação. Dessa forma, deveria haver no modelo proposto um campo ou uma coluna chamada “Hora de Apresentação da Tripulação”.</p> <p>A Lei do Aeronauta define a jornada como sendo a duração de trabalho do aeronauta, contada entre a hora de apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado.</p> <p><i>Art 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e hora em que o mesmo é encerrado.</i></p>	<p>Contribuição aproveitada parcialmente. Ao invés de ser excluído, o modelo de diário de bordo apresentado no Apêndice A foi modificado para atender as justificativas apresentadas.</p> <p>Referir-se também às análises das contribuições nºs 17 e 97.</p>

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto **não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.**

§ 4º - A jornada **será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.**

Do trecho acima retirado da Lei do Aeronauta, conclui-se que o momento da parada final dos motores é suficiente para se saber o momento de encerramento da jornada: 30 minutos após. O momento de partida dos motores, entretanto, é insuficiente para se concluir quando se iniciou a jornada, exigindo-se apenas que ela deve ocorrer, no mínimo, 30 minutos antes do início do primeiro voo. Um tripulante que se apresentasse no local de trabalho, por exemplo, às 8h, com o primeiro voo às 10h, seria incapaz de registrar essa informação no Diário de Bordo proposto, impedindo a contabilização correta do tempo total de jornada.

O modelo de diário de bordo que contempla todas as informações requeridas pelo CBA já existe e encontra-se na IAC 3151.

<b>Contribuição nº 99</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>137.503 Requisitos Adicionais para Detentores de Certificado                      (a) Além dos documentos acima, um detento de Certificado de Operador Aéreo deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis no local de operação e na sede da empresa:                      (...)                      (3) cópia autenticada do Certificado de Operador Aéreo e da Especificação Operativa.</p>	<p>137.503 Requisitos Adicionais para Detentores de Certificado                      (a) Além dos documentos acima, um detento de Certificado de Operador Aéreo deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis no local de operação e na sede da empresa:                      (...)                      (3) cópia autenticada do Certificado de Operador Aéreo e da Especificação Operativa.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Há uma pequena inconsistência entre a seção 137.503 e as seções 137.501 e 137.115 da minuta do RBAC 137. Enquanto as duas últimas exigem que o operador tenha, no local da operação, uma simples cópia do COA e das E.O., a primeira requer que as cópias sejam autenticadas.</p> <p>Sugere-se alterar o texto da seção 137.503 conforme o quadro acima, de modo a uniformizar as exigências ao longo do RBAC 137.</p>	<p>A seção 137.115 foi renumerada para 137.117 na versão final do RBAC.</p> <p>Contribuição aproveitada. Os parágrafos 137.501(a)(9) e (a)(10), assim como o parágrafo 137.117(c) foram excluídos e foi mantido apenas o parágrafo 137.503(a)(3).</p>

<b>Contribuição nº 100</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições (...) (b) Autorizações (1) O COA autoriza seu detentor a realizar operações comerciais aeroagrícolas em conformidade com este regulamento.</p>	<p>137.5 Certificações, Autorizações e Proibições (...) (b) Autorizações (1) <del>O COA autoriza seu detentor a realizar operações comerciais aeroagrícolas em conformidade com este regulamento.</del> A emissão ou renovação da autorização operacional pela ANAC está condicionada à apresentação de um COA válido.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A seção 137.5(b)(1) da minuta do RBAC 137 pode levar os operadores a um entendimento incorreto do regulamento.</p> <p>O COA não autoriza seu detentor a realizar operações comerciais aeroagrícolas, e sim a autorização operacional, cuja emissão ou renovação está condicionada à apresentação de um COA válido. O texto da seção 137.5 pode levar alguns operadores a iniciarem suas operações comerciais logo após a emissão do certificado, quando na verdade só o podem fazer quando da emissão da autorização operacional e do registro no MAPA, conforme deixa claro a seção 137.101(b) do próprio RBAC 137.</p> <p>Para eliminar quaisquer dúvidas, sugere-se a alteração do texto conforme o quadro acima.</p>	<p>Contribuição aproveitada com diferença de forma, conforme texto abaixo:</p> <p><b>137.5 Certificação, autorização e proibição</b>  <i>(a) A empresa que pretenda prestar SAE na modalidade aeroagrícola (uso comercial) deve obter e manter válido um COA e respectivas EO antes de iniciar tais operações.                  (b) Com exceção do disposto na subparte G deste Regulamento, referente às disposições transitórias, a emissão ou renovação da autorização para operar de uma empresa de SAE na modalidade aeroagrícola está condicionada à apresentação de um COA válido emitido segundo este Regulamento.                  (c) O detentor de COA somente pode realizar operações comerciais aeroagrícolas em conformidade com este Regulamento após a publicação, pela ANAC, da autorização para operar.                  (d) Ninguém pode realizar operações comerciais aeroagrícolas sem um COA apropriado, respectivas EO e sem uma autorização para operar emitida pela ANAC em seu nome ou de seu representante, ou em violação ao disposto em tais documentos.</i></p>

<b>Contribuição nº 101</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>137.111 Validade de um Certificado                      (a) Um Certificado de Operador Aéreo emitido segundo este regulamento é efetivo enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC,devendo, nesses casos, ser devolvido à ANAC</p>	<p>137.111 Validade de um Certificado                      (a) Um Certificado de Operador Aéreo emitido segundo este regulamento é efetivo enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso <del>ou cassado ou revogado</del> pela ANAC,devendo, nesses casos, ser devolvido à ANAC</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>A seção 137.111 da minuta do RBAC 137 apresenta uma inconsistência em relação ao Código Brasileiro de Aeronáutica. A revogação de um certificado não é uma providência administrativa prevista no CBA, apenas a suspensão e a cassação.                      Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:                      I - multa;                      II - <b>suspensão de certificados</b>, licenças, concessões ou autorizações;                      III - <b>cassação de certificados</b>, licenças, concessões ou autorizações;                      IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;                      V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</p>	<p>A seção 137.111 foi renumerada para 137.113 na versão final do RBAC.                       Contribuição não aproveitada. A revogação não consta do CBA por se tratar de um cancelamento não punitivo, feito, por exemplo, a pedido do próprio detentor.</p>

<b>Contribuição nº 102</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>137.113 Emendas ao Certificado                      (b) Se for constatado através de inspeção, verificação ou outro tipo de apuração que o interesse público ou a segurança do transporte aéreo assim o requerem, a ANAC pode emendar, suspender, revogar ou cassar, total ou parcialmente, um COA.</p>	<p>137.113 Emendas ao Certificado                      (b) Se for constatado através de inspeção, verificação ou outro tipo de apuração que o interesse público ou a segurança do transporte aéreo assim o requerem, a ANAC pode emendar, suspender, <del>revogar</del> ou cassar, total ou parcialmente, um COA.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>A seção 137.113 da minuta do RBAC 137 apresenta uma inconsistência em relação ao Código Brasileiro de Aeronáutica. A revogação de um certificado não é uma providência administrativa prevista no CBA, apenas a suspensão e a cassação.  <i>Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:</i>                      I - multa;                      II - <b>suspensão de certificados</b>, licenças, concessões ou autorizações;                      III - <b>cassação de certificados</b>, licenças, concessões ou autorizações;                      IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;                      V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.</p>	<p>A seção 137.113 foi renumerada para 137.115 na versão final do RBAC.</p> <p>Contribuição não aproveitada. A revogação não consta do CBA por se tratar de um cancelamento não punitivo, feito, por exemplo, a pedido do próprio detentor.</p> <p>O referido parágrafo foi excluído por redundância à seção 137.113.</p>

<b>Contribuição nº 103</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>137.119 Conteúdo das Especificações Operativas                      (a) Cada detentor de certificado conduzindo operações aeroagrícolas comerciais deve obter Especificações Operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:                      (...)                      (5) tipo da aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave de utilização autorizada e a identificação da(s) localidade(s) onde faz a descontaminação das aeronaves; e</p>	<p>137.119 Conteúdo das Especificações Operativas                      (a) Cada detentor de certificado conduzindo operações aeroagrícolas comerciais deve obter Especificações Operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:                      (...)                      (5) tipo da aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave de utilização autorizada <del>e a identificação da(s) localidade(s) onde faz a descontaminação das aeronaves; e</del></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Os requisitos referentes à atividade de descontaminação das aeronaves estão previstos na Instrução Normativa nº 2, do MAPA, portanto fora da área de competência da ANAC. É plausível supor que, quando uma empresa recebe o registro do MAPA, ela satisfaz as exigências referentes à descontaminação de suas aeronaves.</p> <p>Durante o processo de certificação conduzido pela ANAC, em nenhum momento o operador é obrigado a apresentar documentos sobre a localização de seus pátios de descontaminação. Adicionalmente, esse item não é verificado pelos INSPACs durante as auditorias, uma vez que o assunto não está sob competência da ANAC, como explicado no parágrafo anterior.</p> <p>Dado que a informação sobre a localização dos pátios de descontaminação não é exigida muito menos verificada em nenhum momento do processo de certificação, sugere-se a sua retirada das Especificações Operativas.</p>	<p>A seção 137.119 foi renumerada para 137.121 na versão final do RBAC.</p> <p>Contribuição aproveitada conforme proposta.</p>

<b>Contribuição nº 104</b>	
<b>Colaborador: Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]</b>	<b>Instituição: ANAC/SSO/GVAG-SP</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>137.211 Equipamentos de Segurança</p> <p>(a) Ninguém pode realizar operações aeroagrícolas a menos que cada tripulante esteja usando:</p> <p>(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;</p> <p>(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;</p> <p>(3) capacete anti-choque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;</p> <p>(4) calçados de couro; e</p> <p>(5) [Reservado].</p>	<p>137.211 Equipamentos de Segurança</p> <p>(a) Ninguém pode realizar operações aeroagrícolas a menos que cada tripulante esteja usando:</p> <p>(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;</p> <p>(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;</p> <p>(3) capacete anti-choque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;</p> <p>(4) calçados de couro; e</p> <p>(5) <b>Macacão de voo com mangas compridas.</b></p> <p><b>(b) Ficam as empresas e os tripulantes obrigados a observarem as normas do Ministério do Trabalho no que tange à utilização dos equipamentos de segurança.</b></p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>1. A inclusão do macacão de voo na lista de equipamentos de segurança tem por objetivo sintonizar o RBAC 137 com a Instrução Normativa nº 2, do MAPA.</p> <p><i>Art. 10. Para o efeito de segurança operacional, a aplicação aeroagrícola fica restrita à área a ser tratada, observando as seguintes regras:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>VIII - é obrigatório ao piloto o uso de capacete, cinto de segurança e <b>vestuário de proteção</b>;</i></p> <p>Pode-se supor que certos produtos tóxicos utilizados em aplicações aeroagrícolas provocam danos aos pilotos não apenas quando inalados, mas também quando entram em contato com a pele. Daí a necessidade do uso de um macacão com mangas compridas durante as aplicações.</p> <p>2. A inclusão do parágrafo (b) visa alertar os operadores sobre as exigências contidas na Norma Regulamentadora nº 6, do Ministério do Trabalho, que versa sobre os Equipamentos de Proteção Individual (EPI). Essas exigências são, hoje, desconhecidas de uma grande parte dos operadores aeroagrícolas. Abaixo estão destacadas algumas delas.</p> <p><i>6.1 Para os fins de aplicação desta Norma Regulamentadora - NR, considera-se Equipamento de Proteção Individual - EPI, todo dispositivo ou produto, de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção de riscos suscetíveis de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho.</i></p>	<p>Contribuição não aproveitada. À ANAC cabe regular os equipamentos referentes à segurança de voo exclusivamente. Equipamentos de segurança referentes à proteção do trabalhador são estabelecidos por legislação específica do Ministério do Trabalho e Emprego.</p> <p>Portanto, o macacão foi excluído da proposta em relação ao RBHA 137, assim como o calçado de couro foi substituído por calçado fechado. Também o título da seção foi alterado para “equipamentos de segurança de voo”. Os requisitos foram redigidos como segue:</p> <p>Seção foi renumerada para 137.209.</p> <p><b>137.209 Equipamentos de segurança de voo</b></p> <p><i>(a) Ninguém pode realizar operações aeroagrícolas, a menos que cada tripulante esteja usando:</i></p> <p><i>(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;</i></p> <p><i>(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;</i></p> <p><i>(3) capacete anti-choque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído; e</i></p> <p><i>(4) calçados fechados.</i></p>

6.4 *Atendidas as peculiaridades de cada atividade profissional, e observado o disposto no item 6.3, o empregador deve fornecer aos trabalhadores os EPI adequados, de acordo com o disposto no ANEXO I desta NR.*

6.6 *Responsabilidades do empregador.*

6.6.1 *Cabe ao empregador quanto ao EPI :*

- a) *adquirir o adequado ao risco de cada atividade;*
- b) *exigir seu uso;*
- c) *fornecer ao trabalhador somente o aprovado pelo órgão nacional competente em matéria de segurança e saúde no trabalho;*
- d) *orientar e treinar o trabalhador sobre o uso adequado, guarda e conservação;*
- e) *substituir imediatamente, quando danificado ou extraviado;*
- f) *responsabilizar-se pela higienização e manutenção periódica; e,*
- g) *comunicar ao MTE qualquer irregularidade observada.*
- h) *registrar o seu fornecimento ao trabalhador, podendo ser adotados livros, fichas ou sistema eletrônico.*

6.7 *Responsabilidades do trabalhador.*

6.7.1 *Cabe ao empregado quanto ao EPI:*

- a) *usar, utilizando-o apenas para a finalidade a que se destina;*
- b) *responsabilizar-se pela guarda e conservação;*
- c) *comunicar ao empregador qualquer alteração que o torne impróprio para uso; e,*
- d) *cumprir as determinações do empregador sobre o uso adequado.*

<b>Contribuição nº 105</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<b>137.301 Área de Pouso Eventual</b>	Remoção completa da seção acima.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O conceito de área de pouso eventual é inconsistente com as definições e previsões do Código Brasileiro de Aeronáutica.</p> <p><i>Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.</i></p> <p>Da definição contida no art. 27 do CBA, conclui-se que uma área de pouso eventual é um aeródromo.</p> <p><i>Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares.</i>  § 1º <i>Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.</i>  § 2º <i>Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares.</i>  § 3º <i>Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.</i></p> <p>Do trecho acima, uma área de pouso eventual é classificada como aeródromo civil.</p> <p><i>Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.</i>  <i>Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.</i>  § 1º <i>Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.</i>  § 2º <i>Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.</i></p> <p>Das definições e exigências previstas nos arts. 29 e 30 do CBA, uma área de pouso eventual não poderá ser utilizada sem estar devidamente cadastrada e deverá ser aberta ao tráfego por meio de um processo de homologação ou de registro.</p> <p><i>Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.</i></p>	<p>Contribuição não aproveitada.</p> <p>Segundo o art. 202 do CBA, a atividade aeroagrícola pode ser regida por regulamento especial e, neste caso específico, essa atividade necessita que seja possível a criação de áreas de pouso e decolagem, de uso temporário, para fins aeroagrícolas, sem que sejam exigidos todos os requisitos de aeródromos. Neste caso o RBAC 137 pode permitir a construção de tais áreas, fundamentado no Art. 202 do CBA, que versa:</p> <p><i>CBA Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, sementeira, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.</i></p>

Do exposto acima, uma área de pouso eventual não poderá ser construída sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.

Neste ponto chega-se a um claro conflito entre a proposta contida no RBAC 137 e o Código Brasileiro de Aeronáutica, gerada a partir da definição de aeródromo contida no art. 27 deste último.

A seção 137.301 permite que essas áreas sejam construídas sob inteira responsabilidade do proprietário, sem a necessidade de um posterior cadastro na ANAC, como forma de isentar os operadores de um processo de registro ou de homologação.

O CBA, entretanto, expressa que todo aeródromo deve passar por um processo de registro ou homologação antes de ser aberto ao tráfego, processos estes já definidos nos regulamentos sob competência da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA). E pela definição do art. 27 do CBA, uma área de pouso eventual é um aeródromo.

Dado o conflito entre os conceitos propostos no RBAC 137 e os existentes no CBA, sugere-se a remoção desse item.

<b>Contribuição nº 106</b>	
<b>Colaborador:</b> Leonardo Gonçalves Coutinho [leonardo.coutinho@anac.gov.br]	<b>Instituição:</b> ANAC/SSO/GVAG-SP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p><b>137.203 Requisitos de Manutenção</b> (...) (d) Um detentor de uma habilitação de piloto agrícola emitida de acordo com o RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo poderá realizar manutenção preventiva em aeronave agrícola de sua propriedade ou operada por ele, e aprová-la para retorno ao serviço após essa manutenção, de acordo com o Apêndice A do RBHA 43 ou trecho correspondente do RBAC que venha a substituí-lo.</p>	<p><b>137.203 Requisitos de Manutenção</b> (...) <del>(d) Um detentor de uma habilitação de piloto agrícola emitida de acordo com o RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo poderá realizar manutenção preventiva em aeronave agrícola de sua propriedade ou operada por ele, e aprová-la para retorno ao serviço após essa manutenção, de acordo com o Apêndice A do RBHA 43 ou trecho correspondente do RBAC que venha a substituí-lo.</del></p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O parágrafo (d) da seção 137.203 é inconsistente com o parágrafo (a) da mesma seção e, conseqüentemente, com o RBHA 91 e o RBHA 43.</p> <p>O RBHA 91 traz o seguinte requisito sobre as pessoas autorizadas a realizar manutenção preventiva numa aeronave.</p> <p><b>91.407 OPERAÇÃO APÓS MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, REPAROS OU MODIFICAÇÕES</b> (a) <i>Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que tenha sofrido manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, reparos ou modificações a menos que:</i> (1) <i>ela tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada e <b>devidamente qualificada pelo DAC e conforme o RBHA 43, seção 43.7.</b></i></p> <p>Consultando a seção 43.7 do RBHA 43, encontra-se:</p> <p><b>43.7 - PESSOAS AUTORIZADAS PARA APROVAR O RETORNO AO SERVIÇO DE AERONAVE, CÉLULA, MOTOR, HÉLICE, ROTOR E EQUIPAMENTOS APÓS SOFRER MANUTENÇÃO. MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, MODIFICAÇÃO OU REPARO</b> (a) <i>Exceto como previsto nesta seção, ninguém, a não ser a <b>autoridade aeronáutica competente</b> pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou partes dos mesmos que tenha sofrido manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, modificação ou reparo.</i> (b) <i>O detentor de:</i> (1) <i>um <b>certificado de habilitação técnica de mecânico de manutenção aeronáutica</b></i></p>	<p>Contribuição não aproveitada. A adequação será realizada nos demais regulamentos, conforme pode ser verificado na proposta de RBAC 43, submetida à audiência pública em junho de 2011, Audiência Pública Nº 10/2011.</p>

designado como inspetor por uma empresa ou oficina homologada segundo os RBHA 121, 135 ou 145 pode autorizar o retorno ao serviço de célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou componente, conforme sua habilitação.

**(2) de um certificado de mecânico habilitado em célula e grupo moto-propulsor, com qualificação para Inspetor de Manutenção pode:**

**(i)** Autorizar o retorno ao serviço, após inspeções de até 100 horas previstas no plano de manutenção do fabricante ou em conformidade com o Apêndice D deste regulamento, de:

**(A)** Aeronaves empregadas por aeroclubes ou entidades assemelhadas em instrução para formação de pilotos que não disponham de oficina homologada, desde que esteja credenciado junto ao DAC/SERAC no respectivo aeroclube ou entidade.

**(B)** Aeronaves a serviço de entidades da Administração Federal, Estadual, Municipal ou do Distrito Federal.

**(ii)** Autorizar o retorno ao serviço de aeronaves submetidas a inspeções de até 50 horas previstas no plano de manutenção do fabricante ou num programa de inspeções progressivas aprovado, desde que estas aeronaves não estejam vinculadas a uma empresa que opere segundo o RBHA 135 ou 121.

**(iii)** Autorizar o retorno ao serviço de aeronaves submetidas a inspeções de até 100 horas previstas no plano de manutenção do fabricante ou num programa de inspeções progressivas aprovado, quando vinculado a uma empresa que opere segundo o RBHA 91, 135 ou 121.

**(iv)** Autorizar o retorno ao serviço de uma aeronave clássica ou antiga, conforme definidas na legislação vigente.

**(c) Uma oficina homologada** pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte componente dos mesmos, constantes em seu Adendo ao Certificado de Homologação de Empresa ou Relação Anexa ao Adendo conforme seu padrão e classe de homologação.

**(d) Um fabricante** pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte componente dos mesmos em que ele tenha trabalhado conforme 43.3 (g). Entretanto, exceto quanto a pequenas modificações, o trabalho deve ter sido feito de acordo com dados técnicos aprovados.

**(e) Uma empresa aérea detentora de especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 ou 135** pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamento que tenha sido por ela trabalhada segundo os referidos regulamentos, conforme aplicável.

**(f) Um profissional de Engenharia** dotado das atribuições específicas do Art. 3º da Resolução 218 de 23 de janeiro de 1973 do CONFEA, especificamente credenciado pelo órgão central de SEGVÓO pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave, célula, hélice, rotor, equipamento ou parte componente que ele tenha submetido, numa empresa homologada segundo os RBHA 121, 135 ou 145, a grande modificação ou grande reparo não constante da documentação

*técnica previamente aprovada da aeronave, desde que estes serviços tenham sido feitos com dados e técnicas aprovadas pela autoridade aeronáutica.*

O parágrafo (a) da seção 137.203 do RBAC 137 estabelece que a manutenção das aeronaves engajadas em operações aeroagrícolas deve ser executada de acordos com os requisitos dos RBHA 43 e 145, bem como da subparte E do RBHA 91.

Do exposto nos parágrafos acima, vê-se que o detentor de uma habilitação de piloto agrícola emitida segundo as regras do RBHA 61 não está entre as pessoas autorizadas a realizar manutenção preventiva numa aeronave. Adicionalmente, a execução desse tipo de serviço não consta nas prerrogativas de um piloto detentor da habilitação PAGR (61.205), bem como também não consta na lista de conhecimentos necessários para a emissão ou revalidação dessa habilitação (61.203(b)).

O apêndice A do RBHA 43 traz uma única situação em que um piloto habilitado conforme o RBHA 61 está autorizado a efetuar serviços de manutenção. Mesmo assim, é necessário que esse piloto também possua uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica, mantendo assim a sintonia com as demais seções do RBHA 43.

**(c) Manutenção Preventiva.**

(...)

**(30)** *As tarefas de inspeção e de manutenção estabelecidas e especificamente identificadas como manutenção preventiva nos programas especiais de inspeções e de manutenção preventiva aprovados com o certificado de homologação de tipo ou com o certificado suplementar de homologação de tipo de aeronave categoria primária, quando executados em uma aeronave da referida categoria, desde que:*

**(i)** *Sejam executadas pelo detentor de, pelo menos, uma licença de piloto privado emitida segundo o*

*RBHA 61, que seja proprietário ou co-proprietário da aeronave envolvida, **que possua uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica** emitida pelo DAC e seja qualificado para a aeronave nos termos do parágrafo 21.24 do RBHA 21 ou por curso específico aprovado pelo DAC.*

Dado que o detentor de uma habilitação de piloto agrícola emitida segundo as regras do RBHA 61 não é devidamente qualificado para executar serviços de manutenção preventiva e que essa autorização não consta no RBHA 43 e no RBHA 91, bem como no próprio RBHA 61, sugere-se a exclusão do parágrafo (d) da seção 137.203 do RBAC 137.