



**Relatório de análise das contribuições referentes à
audiência pública nº 3/2012, do REGULAMENTO
BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 121 - RBAC nº 121**

JULHO – 2014

20 contribuições

Contribuição nº 1

Colaborador: Fabiola dos Santos Gonçalves Szalay

Instituição: TRIP LINHAS AÉREAS

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

1) 121.417 Treinamento de emergência para tripulantes

(c) Cada tripulante deve fazer os seguintes treinamentos de emergência, durante os períodos de treinamento previstos, usando aqueles itens de equipamentos de emergência instalados em cada tipo de avião no qual ele trabalha (o treinamento periódico alternativo previsto no parágrafo 121.433(c) deste regulamento pode ser feito através de apresentações pictoriais ou demonstrações aprovadas):

(2) exercícios adicionais de emergência a serem executados durante o treinamento inicial e a cada 24 meses calendáricos; ou a cada 12 meses calendáricos no caso de comissários de voo, durante os treinamentos periódicos. Cada tripulante deve:

2) 121.433 Treinamento requerido

(c) Treinamento periódico.

(1) nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante e ninguém pode trabalhar como tripulante requerido em um avião, a menos que:

(ii) se comissário ou despachante, tenha completado, satisfatoriamente, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, o treinamento periódico de solo e tenha sido aprovado em um exame de competência. O comissário deve realizar dois treinamentos periódicos idênticos (dentro de cada período de 12 meses) para estar apto a submeter-se ao exame de competência que se dá a cada 24 meses.

3) 121.723 Qualificação

Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações, regulares ou não, para aeródromos fora do Brasil, a menos que demonstre que os pilotos (piloto em comando e segundo em comando) designados para tais operações conhecem as regras de tráfego aéreo dos países a serem sobrevoados, inclusive do país do aeródromo de destino (e de alternativa). Adicionalmente, o detentor de certificado é responsável por garantir que tais pilotos sejam capazes de conduzir todas as comunicações bilaterais com os órgãos de tráfego aéreo estrangeiro em língua inglesa e cumprir com os requisitos de proficiência linguística estabelecidos na seção 61.10 do RBHA 61, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

1) (2) exercícios adicionais de emergência a serem executados durante o treinamento inicial e a cada 24 meses calendáricos. Cada tripulante deve:

2) (ii) se comissário ou despachante, tenha completado, satisfatoriamente, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes, o treinamento periódico de solo e tenha sido aprovado em um exame de competência. O comissário deve realizar um único treinamento periódico (dentro do período de 12 meses) para estar apto a submeter-se ao exame de competência que se dá a cada 24 meses.

3) 121.723 Qualificação

Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações, regulares ou não, para aeródromos fora do Brasil, a menos que demonstre que os pilotos (piloto em comando e segundo em comando) designados para tais operações conhecem as regras de tráfego aéreo dos países a serem sobrevoados, inclusive do país do aeródromo de destino (e de alternativa). Adicionalmente, o detentor de certificado é responsável por

garantir que tais pilotos sejam capazes de conduzir todas as comunicações bilaterais com os órgãos de tráfego aéreo estrangeiro em língua inglesa e cumprir com os requisitos de proficiência linguística estabelecidos na seção 61.10 do RBHA 61.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O treinamento periódico dos comissários e despachantes operacionais deve ser padronizado com o requerido aos tripulantes técnicos, ou seja, no período de 12 meses passará por um único período de treinamento, fato este que manterá o grau de proficiência sem que haja prejuízo na disponibilidade para a sua prestação de serviço, desta maneira manteremos o treinamento padronizado e não haverá diminuição no grau de segurança da operação.

Assim, sugerimos a alteração do prazo de um treinamento periódico no prazo de 12 meses, constantes nos itens 121.417 (c)(2) e 121.433 (c)(1)(ii).

Outrossim, no item 121.723, solicitamos a exclusão da frase “ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo”, tendo em vista que o RBAC é um tipo normativo, portanto, possui requisitos e cria obrigatoriedade para o usuário/administrado, não pode conter uma regra de caráter geral, o que pode levar a ilegalidade da norma, ora sugerida pela Agência.

Campinas, 29 de fevereiro de 2012.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com relação à contribuição nº 1: contribuição não aproveitada.

Havia uma proposta anterior da ANAC de que os treinamentos práticos de emergência de comissários deveriam ser feitos a cada 12 meses. Porém, a ANAC comparou a proposta de alteração do parágrafo 121.417(c)(2) com requisitos semelhantes da ICAO, FAA e *Transport Canada*. Foi verificado que, exceto quanto à ICAO que não estabelece requisitos objetivos, as regulamentações internacionais verificadas possuem prazo de 24 meses ou 3 anos para a execução de treinamentos práticos de emergência para comissários de voo. Constatou-se, deste modo, que a mudança do parágrafo 121.417(c)(2) tornaria os requisitos de treinamentos práticos de emergência para comissários de voo do RBAC 121 bem mais restritivos que regulamentos internacionais correspondentes.

Deste modo, não foi adotada a alteração do parágrafo 121.417(c)(2) que foi apresentada na consulta pública.

Com relação à contribuição nº 2: contribuição não aproveitada.

Havia uma proposta anterior da ANAC de que os exames de competência de comissários deveriam ser realizados a cada 24 meses, para harmonização com o prazo de validade das habilitações de comissário.

No entanto o texto proposto para o parágrafo 121.433(c)(ii) contrariava o parágrafo 121.427(b)(3), a qual exige a realização de exame de competência após o treinamento periódico, ou seja, a cada 12 meses. Portanto o texto foi retirado da proposta de emenda ao RBAC 121, mantendo-se o texto original.

Com relação à contribuição nº 3: contribuição aproveitada.

Foi reajustado o texto devido à publicação do RBAC 61 em 22/6/2012.

Contribuição nº 2
Colaborador: João Penna Andrade em nome de Isabela Tissot
Instituição: ANAC/SSO/GFHM
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
APÊNDICE S – (a) Este apêndice define os requisitos mínimos do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) a serem incluídos no Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) do detentor de certificado, referido em 121.1201(s), no que tange ao gerenciamento do risco de fadiga humana.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O item referido encontra-se reservado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada, pois a seção 121.1201 foi excluída. Adicionalmente, o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado. O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 3

Colaborador: Tatiane Novaes Viana

Instituição: TAM Linhas Aéreas S/A

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

Aspecto 1 –

APÊNDICE S – ESTRUTURA DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA – PGRF (...)

a) Este apêndice define os requisitos mínimos do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) a serem incluídos no Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) do detentor de certificado, referido em 121.1201(s), no que tange ao gerenciamento do risco de fadiga humana.

b) Definições e conceitos.

(2) Fadiga: estado fisiológico de redução da capacidade de desempenho mental ou físico resultante da falta de sono ou vigília estendida, fase do ciclo circadiano, ou carga de trabalho (mental ou atividade física) que pode prejudicar o estado **de alerta de um tripulante** e a habilidade de operar com segurança uma aeronave ou desempenhar tarefas relativas à segurança (fonte: ICAO).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aspecto 1 –

APÊNDICE S – ESTRUTURA DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA – PGRF (...)

a) Este apêndice define os requisitos mínimos do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) a serem incluídos no Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) do detentor de certificado, referido em 121.1201(s), no que tange ao gerenciamento do risco de fadiga humana.

b) Definições e conceitos.

(2) Fadiga: estado fisiológico de redução da capacidade de desempenho mental ou físico resultante da falta de sono ou vigília estendida, fase do ciclo circadiano, ou carga de trabalho (mental ou atividade física) que pode prejudicar o estado **de um tripulante** e a habilidade de operar com segurança uma aeronave ou desempenhar tarefas relativas à segurança (fonte: ICAO).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aspecto 1 –

Justificativa: O conceito de Fadiga conforme descrito pela ICAO refere-se a TRIPULAÇÃO, o apêndice relaciona outros públicos além dos tripulantes.

Nota: Esta alteração também adequaria o regulamento à redação da FAR 121.359.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada, pois a seção 121.1201 foi excluída. Adicionalmente, o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado.

O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na

discussão.

Contribuição nº 4

Colaborador: Tatiane Novaes Viana

Instituição: TAM Linhas Aéreas S/A

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

Aspecto 2 –

(...)

b) Definições e conceitos.

(4) i. Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana (PGRF): programa incluído no SGSO praticado pelo detentor de certificado, que descreve os procedimentos relativos ao gerenciamento de risco de fadiga humana durante o **ii. trabalho cotidiano e nas operações de voo de membros de tripulação de voo e de cabine, e de despachantes operacionais de voo.**

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aspecto 2 –

(...)

b) Definições e conceitos.

(4) i. Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana (PGRF): programa incluído no SGSO praticado pelo detentor de certificado, que descreve os procedimentos relativos ao gerenciamento de risco de fadiga humana durante o **ii. trabalho dos funcionários ARSO.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aspecto 2 –

Justificativa: i. No item 4 há uma distorção do conceito de FRMS utilizado no âmbito da aviação mundial:

A Fatigue Risk Management System (FRMS) is defined as:

“A data driven means of continuously monitoring and managing fatigue-related safety risks, based upon scientific principles and knowledge as well as operational experience that aims to ensure relevant personnel are performing at adequate levels of alertness” DOC 9966 ICAO

“Um processo orientado por dados que objetiva monitorar e gerenciar continuamente os riscos à segurança operacional relacionados à fadiga, baseado em princípios científicos e do conhecimento, garantindo o estado de alerta do pessoal envolvido no desempenho da função.

ii. Este item seria mais adequado em aplicabilidade e o termo “Durante o trabalho cotidiano” relaciona todos os funcionários da empresa, considerar funcionários ARSO (risco) seria mais adequado por haver uma condição de risco.

Nota: Esta alteração também adequaria o regulamento à redação da FAR 121.359.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada, pois o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco

de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado.

O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 5

Colaborador: Tatiane Novaes Viana

Instituição: TAM Linhas Aéreas S/A

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

Aspecto 3 –

(...)

(f) As escalas de trabalho deverão ser confeccionadas considerando os seguintes aspectos:

(4) dados científicos relativos a ciclo circadiano, sono e carga de trabalho.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aspecto 3 –

(...)

(f) As escalas de trabalho deverão ser confeccionadas considerando os seguintes aspectos:

(4) dados científicos relativos a ciclo circadiano, sono, carga de trabalho e vigília.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aspecto 3 –

Justificativa: Adicionar vigília, pois a mesma faz parte do ciclo circadiano.

Nota: Esta alteração também adequaria o regulamento à redação da FAR 121.359.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada, pois o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado.

O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 6
Colaborador: Tatiane Novaes Viana
Instituição: TAM Linhas Aéreas S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Aspecto 4 – <u>(g) O detentor de certificado deverá estabelecer critérios específicos de gerenciamento de risco de fadiga na elaboração de escalas de operações de voo noturnas e quando a viagem incluir dois ou mais pousos entre 22h e 06h.</u>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Aspecto 4 – <u>(g) O detentor de certificado deverá estabelecer critérios específicos de gerenciamento de risco de fadiga na elaboração de escalas de operações noturnas e quando a viagem incluir dois ou mais pousos e jornadas noturnas consecutivas, além da extensão de jornada após vôo noturno.</u>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Aspecto 4 – Justificativa: O período entre 22h e 6h está definido em lei. Considerar o acréscimo de jornadas noturnas consecutivas, além da extensão de jornada após voo noturno. Nota: Esta alteração também adequaria o regulamento à redação da FAR 121.359.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada, pois o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado. O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 7

Colaborador: Tatiane Novaes Viana

Instituição: TAM Linhas Aéreas S/A

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

Aspecto 5 –

(...)

(h) Os requisitos mínimos de treinamento sobre gerenciamento de risco de fadiga previstos nos itens 121.401(c)(3)(vii) e 121.401(d)(3) são:

(1) **o treinamento deverá ser ministrado aos tripulantes de voo, despachantes operacionais de voo, pessoas envolvidas na escala e gestores de setores operacionais do detentor de certificado;**

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aspecto 5 –

(...)

(h) Os requisitos mínimos de treinamento sobre gerenciamento de risco de fadiga previstos nos itens 121.401(c)(3)(vii) e 121.401(d)(3) são:

(1) **o treinamento deverá ser ministrado aos funcionários ARSO pessoas envolvidas na escala e gestores de setores operacionais do detentor de certificado;**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aspecto 5 –

Justificativa: Deve condizer com a aplicabilidade do programa.

Nota: Esta alteração também adequaria o regulamento à redação da FAR 121.359.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada, pois o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado.

O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 8

Colaborador: Tatiane Novaes Viana

Instituição: TAM Linhas Aéreas S/A

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

Aspecto 6 –

121.359

(i) Até 7 de abril de 2012, todos os aviões com motores a turbina sujeitos a esta seção **que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2010** devem possuir um gravador de voz na cabine de comando instalado que, adicionalmente, atendam aos seguintes requisitos:

“(1) os requisitos dos parágrafos 23.1457 do RBAC 23 ou 25.1457 do RBAC 25, como aplicável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aspecto 6 –

121.359

(i) Até 7 de abril de 2012, todos os aviões com motores a turbina sujeitos a esta seção ~~que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2010~~ devem possuir um gravador de voz na cabine de comando instalado que, adicionalmente, atendam aos seguintes requisitos:

“(1) os requisitos dos parágrafos 23.1457 **(d)(6)** do RBAC 23 ou 25.1457 **(d)(6)** do RBAC 25, como aplicável;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aspecto 6 –

De acordo com a redação atual da proposta de Emenda nº 01 ao RBAC nº 121 não está claro quais os requisitos aplicáveis para as aeronaves fabricadas entre 7 de abril de 2010 e 6 de abril de 2012, no que diz respeito ao sistema de gravação de voz, pois o item 121.359 (i) abrange as aeronaves fabricadas até 7 de abril de 2010 e o item 121.359 (j) abrange as aeronaves fabricadas a partir de 7 de abril de 2012, inclusive – gerando uma lacuna entre as duas datas mencionadas.

Nota: Esta alteração também adequaria o regulamento à redação da FAR 121.359.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aproveitada.

De fato existia uma lacuna regulatória, conforme apontado pelo proponente. No entanto, a correção deste problema foi feita por meio da alteração do parágrafo 121.359(j), como segue:

“(j) Todos os aviões com motores a turbina sujeitos a esta seção que tenham sido manufaturados a partir de 7 de abril de ~~2012~~2010, inclusive, devem ter um gravador de voz na cabine de comando instalado que, adicionalmente, atendam aos seguintes requisitos:”

Contribuição nº 9
Colaborador: Bruno Otoch Martins Pereira e Souza
Instituição: ANAC- GCTA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
121.391(a)(4) para aviões que possuam capacidade máxima de assentos de mais de 100 passageiros, dois comissários mais um comissário adicional para cada fração de cinquenta passageiros que exceda a capacidade de assentos de 100 passageiros.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
121.391(a)(4) para aviões que possuam capacidade máxima de assentos de mais de 100 passageiros, dois comissários. Um comissário adicional para cada fração de cinquenta passageiros que exceda a capacidade mínima de 101 passageiros da aeronave.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Texto vem causando confusão em sua interpretação na ANAC e nas empresas aéreas.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição parcialmente aproveitada.</p> <p>O texto até então em vigor parágrafo 121.391(a)(4) era de fato confuso, pois misturava dois conceitos diferentes para o cálculo do número de comissários para aeronaves com mais de 100 assentos de passageiros, quais sejam: número de assentos de passageiros e número de passageiros a bordo. Deste modo, o texto foi modificado visando a referenciar apenas o número de assentos de passageiros, em harmonização aos padrões internacionais utilizados como referência para o requisito, como o <i>14 CFR Part 121</i> dos EUA e o <i>LAR 121</i>. O texto foi reformulado como segue:</p> <p><i>121.391(a)(4): para aviões tendo uma capacidade de assentos de mais de 100 passageiros: dois comissários e mais um comissário adicional para cada unidade (ou parte de unidade) de 50 assentos de passageiros acima da capacidade de assentos de 100 passageiros.</i></p>

Contribuição nº 10
Colaborador: Sérgio Quito
Instituição: VRG Linhas Aéreas S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
121.1231 Componente "promoção da segurança operacional" (a) Elemento "treinamento e qualificação" (6) garantia, pelo DSO/GSO, de que o currículo de treinamento inicial em SGSO para pessoal tático (gerentes, supervisores, coordenadores, etc.) e operacional tenha validade anual e inclua: (i) fundamentos do SGSO; (ii) os componentes e elementos do SGSO do detentor de certificado; (iii) mudança de cultura de segurança operacional no detentor de certificado; (iv) meios de comunicação de ESO e dificuldade em serviço.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração do período de validação para bienal.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O pessoal tático envolvido com a dinâmica do Gerenciamento de Riscos e Garantia da Segurança Operacional, já apresenta qualificações adequadas para o exercício de seus cargos pela prática comum de gerenciamento em organizações deste tipo depois da implementação do processo gerencial.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada conforme proposta. O parágrafo 121.1231(a)(6) foi alterado conforme abaixo especificado: "121.1231(a)(6) garantia, pelo DSO/GSO, de que o currículo de treinamento inicial em SGSO para pessoal tático e operacional tenha validade bienal e inclua:"

Contribuição nº 11

Colaborador: Agnaldo Olivieri

Instituição: TAM Linhas Aéreas S/A

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

121.359

(i) Até 7 de abril de 2012, todos os aviões com motores a turbina sujeitos a esta seção que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2010 devem possuir um gravador de voz na cabine de comando instalado que, adicionalmente, atendam aos seguintes requisitos:

“(1) os requisitos dos parágrafos 23.1457 do RBAC 23 ou 25.1457 do RBAC 25, como aplicável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

121.359

(i) Até 7 de abril de 2012, todos os aviões com motores a turbina sujeitos a esta seção ~~que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2010~~ devem possuir um gravador de voz na cabine de comando instalado que, adicionalmente, atendam aos seguintes requisitos:

“(1) os requisitos dos parágrafos 23.1457(d)(6) do RBAC 23 ou 25.1457(d)(6) do RBAC 25, como aplicável;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

De acordo com a redação atual da proposta de Emenda nº 01 ao RBAC nº 121 não está claro quais os requisitos aplicáveis para as aeronaves fabricadas entre 7 de abril de 2010 e 6 de abril de 2012, no que diz respeito ao sistema de gravação de voz, pois o item 121.359 (i) abrange as aeronaves fabricadas até 7 de abril de 2010 e o item 121.359 (j) abrange as aeronaves fabricadas a partir de 7 de abril de 2012, inclusive – gerando uma lacuna entre as duas datas mencionadas.

Nota: Esta alteração também adequaria o regulamento à redação da FAR 121.359.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aproveitada.

De fato existia uma lacuna regulatória, conforme apontado pelo proponente. No entanto, a correção deste problema foi feita por meio da alteração do parágrafo 121.359(j), como segue:

“(j) Todos os aviões com motores a turbina sujeitos a esta seção que tenham sidos manufaturados a partir de 7 de abril de ~~2012~~2010, inclusive, devem ter um gravador de voz na cabine de comando instalado que, adicionalmente, atendam aos seguintes requisitos:”

Contribuição nº 12

Colaborador: Charles Malak

Instituição: WEBJET LINHAS AEREAS

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

121.391 Comissários de voo

(4) para aviões que possuam capacidade máxima de assentos de mais de 100 passageiros, dois comissários mais um comissário adicional para cada fração de cinquenta passageiros que exceda a capacidade de assentos de 100 passageiros.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

121.391 Comissários de voo

(4) para aviões que possuam capacidade máxima de assentos de mais de 100 passageiros, dois comissários mais um comissário adicional para cada fração de cinquenta assentos que exceda a capacidade de assentos de 100 passageiros.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1 - Originalmente, o texto extraído do FAR 121.391 (a) (4) determina que, *“for airplanes having a seating capacity of more than 100 passengers—two flight attendants plus one additional flight attendant for each unit (or part of a unit) of 50 passenger seats above seating capacity of 100 passengers”*;

2 - O texto contido no RBAC 121.391 (a) (4), não reflete o requisito de certificação a que se propõe, onde, a intenção do uso da fração refere-se à capacidade de assentos da aeronave. Assim, não poderia ser considerado no cálculo fracionário o passageiro “colo”, com a finalidade de determinar o número mínimo comissários para uma determinada operação, conforme descrição destes contida no RBAC 121.311 (a) (1).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada.

O texto até então em vigor parágrafo 121.391(a)(4) era de fato confuso, pois misturava dois conceitos diferentes para o cálculo do número de comissários para aeronaves com mais de 100 assentos de passageiros, quais sejam: número de assentos de passageiros e número de passageiros a bordo. Deste modo, o texto foi modificado visando a referenciar apenas o número de assentos de passageiros, em harmonização aos padrões internacionais utilizados como referência para o requisito, como o 14 CFR Part 121 dos EUA e o LAR 121. O texto foi reformulado como segue:

121.391(a)(4): para aviões tendo uma capacidade de assentos de mais de 100 passageiros: dois comissários e mais um comissário adicional para cada unidade (ou parte de unidade) de 50 assentos de passageiros acima da capacidade de assentos de 100 passageiros.

Contribuição nº 13
Colaborador: João Mario Edais Pepe
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
121.580 – PROIBIÇÃO DE INTERFERÊNCIA COM TRIPULANTES Ninguém pode agredir, ameaçar, intimidar ou perturbar um tripulante exercendo os deveres de tripulante a bordo de uma aeronave sendo operada segundo este regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Inclusão do seguinte texto: Conforme o anexo 7 da resolução 63 da ANAC, todo tripulante deve realizar, a cada 24 meses, o Curso de Segurança da Aviação Civil para Tripulantes. Este curso tem a finalidade de treinar os tripulantes de cabine e tripulação técnica das empresas aéreas, responsáveis por implementar medidas preventivas relacionadas à segurança da aviação civil a bordo de aeronaves. O conteúdo programático e a carga horária do curso de Segurança da Aviação Civil para Tripulantes são os previstos na grade curricular constante do Anexo 7 da resolução 63 da ANAC.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O Anexo 7 da Resolução 63 da ANAC, que aprova o Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, estabelece o currículo de um curso de AVSEC para tripulantes.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada. A Seção 121.580 está incluída na Subparte T – Operações de Voo do RBAC 121. Segundo a Seção 121.531, tal subparte estabelece requisitos para operações de voo aplicáveis a todos os detentores de certificado, a menos quando diferentemente especificado. Como o texto sugerido para alteração é relacionado à treinamento de tripulantes (e não operações de voo), ele não é adequado à inclusão nesta subparte. Argumenta-se ainda que a proposta de inclusão já consta de uma Resolução da ANAC, não sendo conveniente, neste caso, sua duplicação no RBAC 121.

Contribuição nº 14

Colaborador: Iran Domingues

Instituição: Total Linhas Aéreas S.A.

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

121.471 – LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE REPOUSO

Toda a atividade de tripulantes operando aeronaves segundo este regulamento é regida pela Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, e pela regulamentação decorrente da referida lei.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

121.471 - LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VÔO E REQUISITOS DE REPOUSO

[Toda a atividade de tripulantes operando aeronaves segundo este regulamento é regida pela Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, e pela regulamentação decorrente da referida lei. Para os tripulantes engajados em voos com aviões propelidos a hélice com menos de 27.000 kg de peso máximo de decolagem aprovado, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Total L.A. era uma empresa regional de acordo com contrato assinado.

A lei 7183 nos artigos 21 e no parágrafo 3º do artigo 29 (textos abaixo) devido a característica das aeronaves e do tipo de operação possui limites específicos para a jornada de trabalho e limite de pousos por jornada.

Art 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

- a) - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- b) - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
- c) - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º - Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea " a " do art. 29 desta Lei.

Art 29 - Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

§ 3º - As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turbo hélice poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos, aos limites estabelecidos neste artigo.

O RBHA 119 em 2005 alterou essa condição, extinguindo o termo regional, tornando a TOTAL uma empresa doméstica, porém a atividade da empresa se manteve a mesma com a aeronave ATR. Como essa modificação iria acarretar uma necessidade de contratar vários tripulantes para o mesmo número de voos e a mesma atividade, a TOTAL encaminhou um documento para o extinto DAC (DOP 477-05), anexo, que

resolveu esse problema incluindo no RBHA 121 (121.471) o seguinte texto:

Para os tripulantes engajados em vôos com aviões propelidos a hélice com menos de 27.000 kg de peso máximo de decolagem aprovado, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.]

(Port. 305/DGAC, 12/04/05; DOU 85, 05/05/05)

Com a substituição do RBHA pelo RBAC 121 esse item foi novamente modificado retirando o texto da portaria 305/DGAC, 12/04/05. Dessa forma, a jornada interrompida (Art 21 da lei 7183) e a possibilidade de fazer mais 4 pousos durante uma jornada (Art 29 da lei 7183) perderam a base legal.

Solicitamos que o texto da portaria citada seja incluído no RBAC 121 (121.471).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada.

O conceito de “empresa aérea regional” somente existia no antigo RBHA 135, tendo sido extinto com o advento do RBHA 119 e substituído pelo conceito de “operador aéreo complementar”.

O antigo conceito de “empresa aérea regional” estava estabelecido no parágrafo 135.5(b) conforme se segue: “nenhuma pessoa pode engajar-se em operações de transporte aéreo público regular, operando uma rede compreendendo preponderantemente linhas aéreas regionais (linhas que têm ponto de origem e de destino em território brasileiro e cuja característica é a afluência ou complementaridade às linhas aéreas nacionais ou, ainda, a ligação entre duas ou mais localidades não servidas pelas linhas nacionais), utilizando aviões com configuração máxima de passageiros igual ou inferior a 30 assentos ou com capacidade máxima de carga-paga igual ou inferior a 3.400 kg (7.500 lb), sem ou em violação de um certificado de homologação de empresa de transporte aéreo regional e sua respectiva especificação operativa; uma pessoa detentora de tal certificado será referida neste regulamento como ‘empresa aérea regional’”.

A maior aeronave que operou no Brasil e se enquadrava nestas características é o EMB-120 Brasília, a qual (segundo a ESPECIFICAÇÃO DE AERONAVE Nº EA-8505) possui um peso máximo de decolagem de 12.070 kg. Aeronaves como o ATR 42 são substancialmente maiores, possuindo uma capacidade máxima de passageiros de até 60 assentos e um peso máximo de decolagem de até 16.900 kg.

Pelos motivos acima apresentados, uma empresa que operasse aeronaves ATR 42 não poderia ser considerada como ‘empresa aérea regional’ e, deste modo, não podendo observar os requisitos da Lei nº 7.183/1984 no que se refere a este tipo de empresa.

Adicionalmente a ANAC esclarece que o CHETA em vigor da Total é o de número 1996-08-OTTL-01-01, datado de 10/04/2006, especifica que a empresa pode realizar transporte aéreo público de passageiros, carga e mala postal em operações domésticas segundo o RBAC 121. Deste modo, não é feita nenhuma referência a operações “regionais” no CHETA.

Por fim, a ANAC informa ainda que o atual contrato de concessão celebrado entre a Total Linhas Aéreas e a ANAC em 23/02/2011, informa na sua cláusula primeira que a Total tem o direito de explorar serviço de transporte aéreo público de passageiros e carga, regular, doméstico e internacional, em todo o território nacional e nos países com os quais o Brasil mantenha tratados, acordos ou convenções que reconheçam esse direito em seu território. Deste modo, não é feita nenhuma referência a operações “regionais” no contrato de concessão. A cláusula décima primeira do contrato de concessão informa que a Total fará publicar suas demonstrações financeiras periodicamente, conforme definido em ato normativo da ANAC.

Contribuição nº 15
Colaborador: Carlos Gilberto Salvador Camacho
Instituição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não previsto no referido documento PROPOSTA DE INCLUSÃO DE REQUISITOS DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA – RBAC 121.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Criação de um COMITÊ EXECUTIVO MULTIDISCIPLINAR DE ACOMPANHAMENTO SOBRE A TRANSPARÊNCIA DAS EMPRESAS AÉREAS E DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL NOS ASSUNTOS QUE ENVOLVAM AÇÕES DIRETAS E/OU INDIRETAS NOS CAMPOS DA SEGURANÇA OPERACIONAL E DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nos tempos atuais, as autoridades e funcionários envolvidos com Serviços Públicos devem pautar seus comportamentos e ações no campo da TRANSPARÊNCIA. A criação de um COMITÊ conforme sugerido no quadro acima permitirá que a Sociedade organizada ou não, acompanhe os passos dados em direção à construção de uma Estrutura do Transporte Aéreo segura e absolutamente transparente e, particularmente, de um BRASIL mais democrático e Republicano.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada, pois o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado. O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 16
Colaborador: Marlene Ruza
Instituição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não previsto no referido documento PROPOSTA DE INCLUSÃO DE REQUISITOS DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA RBAC 121.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Criação de um COMITÊ EXECUTIVO MULTIDISCIPLINAR DE ACOMPANHAMENTO SOBRE A TRANSPARÊNCIA DAS EMPRESAS AÉREAS E DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL NOS ASSUNTOS QUE ENVOLVAM AÇÕES DIRETAS E/OU INDIRETAS NOS CAMPOS DA SEGURANÇA OPERACIONAL E DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nos tempos atuais, as autoridades e funcionários envolvidos com Serviços Públicos devem pautar seus comportamentos e ações no campo da TRANSPARÊNCIA. A criação de um COMITÊ conforme sugerido no quadro acima permitirá que a Sociedade organizada ou não, acompanhe os passos dados em direção à construção de uma Estrutura do Transporte Aéreo segura e absolutamente transparente e, particularmente, de um BRASIL mais democrático e Republicano.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada, pois o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado. O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 17

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro

Instituição: EMBRAER

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

Em acordo com o exposto no RBAC 11 parágrafo 11.31(c), a EMBRAER vem, por meio deste, solicitar a extensão de 30 dias do prazo para envio de comentários no processo de audiência pública do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 121, que trata sobre "Requisitos Operacionais: Operações Domésticas, de Bandeira e Suplementares".

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O prazo final para envio de comentários estabelecido no aviso publicado no Diário Oficial da União do dia 30 de janeiro de 2012 é 29 de fevereiro de 2012, prazo este que engloba as festividades de carnaval, nas quais as empresas brasileiras irão trabalhar, diminuindo ainda mais a disponibilidade de recursos para uma correta análise do regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A proposta de regulamento apresentada traz modificações significativas para a empresa e para a sociedade. Dada a importância deste regulamento, a EMBRAER entende que uma extensão de prazo no processo de audiência pública possibilitará uma análise adequada dos especialistas, proporcionando comentários consistentes com o objetivo de promover a segurança de voo.

Desta forma, no interesse de promover um debate mais amplo e adequado sobre o assunto, garantindo que haja uma correta participação de todos os afetados pela regra, a Embraer acredita que há interesse público no nosso pedido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada.

A ANAC em geral examina as contribuições recebidas apenas após a finalização do prazo da audiência pública, de modo que uma solicitação de extensão de prazo deve seguir outra formalística, preferencialmente por meio de solicitação formal protocolada na ANAC, pois caso contrário não será analisada tempestivamente. A audiência pública nº 3/2012 foi encerrada no prazo.

Contribuição nº 18
Colaborador: Gelson Dagmar Fochesato
Instituição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não previsto no referido documento PROPOSTA DE INCLUSÃO DE REQUISITOS DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA RBAC 121.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Criação de um COMITÊ EXECUTIVO MULTIDISCIPLINAR DE ACOMPANHAMENTO SOBRE A TRANSPARÊNCIA DAS EMPRESAS AÉREAS E DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL NOS ASSUNTOS QUE ENVOLVAM AÇÕES DIRETAS E/OU INDIRETAS NOS CAMPOS DA SEGURANÇA OPERACIONAL E DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nos tempos atuais, as autoridades e funcionários envolvidos com Serviços Públicos devem pautar seus comportamentos e ações no campo da TRANSPARÊNCIA. A criação de um COMITÊ conforme sugerido no quadro acima permitirá que a Sociedade organizada ou não, acompanhe os passos dados em direção à construção de uma Estrutura do Transporte Aéreo segura e absolutamente transparente e, particularmente, de um BRASIL mais democrático e Republicano.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada, pois o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado. O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 19
Colaborador: Gelson Dagmar Fochesato
Instituição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não previsto no referido documento PROPOSTA DE INCLUSÃO DE REQUISITOS DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA – RBAC 121.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Criação de um COMITÊ EXECUTIVO MULTIDISCIPLINAR DE ACOMPANHAMENTO SOBRE A TRANSPARÊNCIA DAS EMPRESAS AÉREAS E DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL NOS ASSUNTOS QUE ENVOLVAM AÇÕES DIRETAS E/OU INDIRETAS NOS CAMPOS DA SEGURANÇA OPERACIONAL E DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nos tempos atuais, as autoridades e funcionários envolvidos com Serviços Públicos devem pautar seus comportamentos e ações no campo da TRANSPARÊNCIA. A criação de um COMITÊ conforme sugerido no quadro acima permitirá que a Sociedade organizada ou não, acompanhe os passos dados em direção à construção de uma Estrutura do Transporte Aéreo segura e absolutamente transparente e, particularmente, de um BRASIL mais democrático e Republicano.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada, pois o texto completo que versa sobre Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) foi retirado do processo de alteração do RBAC 121 pelo fato de haver o entendimento de que ele não se encontrava suficientemente amadurecido para publicação. Deste modo, toda a proposta de Apêndice S foi removida do RBAC publicado. O assunto ainda continua em análise na ANAC, que está envolvendo setores da sociedade interessados na discussão.

Contribuição nº 20
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro
Instituição: EMBRAER S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
121.542 Obrigações dos tripulantes de voo (d) Os comandantes de aeronaves voando em espaço aéreo brasileiro devem informar a ANAC caso sua aeronave tenha sofrido colisão com uma ou mais aves, a não ser que já tenha sido relatada como um acidente ou incidente. Também deve ser informado caso seja avistado grupo de aves que possa colocar em risco as operações aéreas próximas aos sítios aeroportuários.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Remover o item 121.542 (d).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>A proposta é interessante, porém demasiadamente vaga. Faz-se necessário definir colisão com pássaros, visto que, o dano potencial em uma aeronave depende diretamente do tamanho desta e do pássaro. Não obstante a esse fato, após uma colisão com danos que possam ser sentidos pelo comandante, dificilmente este terá tempo, em meio aos procedimentos de emergência de informar a ANAC sobre o ocorrido, sendo que a comunicação poderia ocorrer posteriormente. Entretanto, essa ideia não está clara no parágrafo proposto.</p> <p>Sugerimos que esse tipo de programa seja incluído em um procedimento interno da empresa e, desta maneira, que seja tratado em uma IS.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição não aproveitada.</p> <p>A ANAC entende que o requisito não é oneroso para o operador e favorece a segurança de voo.</p> <p>O texto contido na proposta de parágrafo 121.542(d) constava do antigo parágrafo 121.1209(a)(2) das emendas ao RBAC 121 anteriores. Porém, com a completa reformulação da Subparte BB, o texto constante do parágrafo 121.1209(a)(2) foi realocado, inicialmente, para a proposta de parágrafo 121.542(d) que foi à audiência pública e finalmente para a nova seção 121.562, com a redação reformulada como segue.</p> <p>“O detentor de certificado ou o piloto em comando de aeronaves voando em espaço aéreo brasileiro devem informar ao Centro de Prevenção de Investigação de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA caso sua aeronave tenha sofrido colisão com uma ou mais aves, salvo se já tiver sido relatada como um acidente ou incidente. Também deve ser informado caso seja avistado grupo de aves que possa colocar em risco as operações aéreas próximas aos sítios aeroportuários.”</p>