

## **RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS**

Contribuições recebidas na audiência pública do processo N° 60800.075733/2009-51 (RBAC 47) e respectivas OBSERVAÇÕES.

<b>ORIGEM /COMENTÁRIO</b>	<b>OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO</b>
<p>1- Ednei Ramthum do Amaral</p> <p>Item : Art. 1º O serviço referente ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, estabelecido nos arts. 72 a 85 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para autenticidade, segurança e eficácia dos atos jurídicos ficam sujeitos ao regime estabelecido nesta Resolução.</p> <p>Sugestão: Art. 1º O serviço referente ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, estabelecido nos arts. 72 a 85 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para autenticidade, segurança e eficácia dos atos jurídicos fica sujeito ao regime estabelecido nesta Resolução.</p> <p>Justificativa: Correção textual: “O serviço ... fica sujeito”. Alternativamente, pode-se adotar “Os serviços ... ficam sujeitos”.</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p> <p>O termo “serviços” foi alterado para “atividades”, de modo a evitar o entendimento errôneo de que a ANAC é prestadora de serviços.</p>
<p>2- Ednei Ramthum do Amaral</p> <p>Item : XIV - inscrever títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extingue o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave, como hipoteca, alienação fiduciária, anticrese, créditos privilegiados, adjudicações, arrematações e permutas, dentre outros; XV - inscrever atos ou contratos de exploração ou utilização de aeronaves, em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extingue os direitos de uso sobre aeronave, como contrato de arrendamento e subarrendamento operacional e mercantil. Além de fretamento, intercâmbio, cessão temporária, consórcio, compra e venda com reserva de domínio, dentre outros;</p> <p>Sugestão: XIV - inscrever títulos, instrumentos ou documentos em que se instituem, reconheçam, transfiram, modifiquem ou extingam o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave, como hipoteca, alienação fiduciária, anticrese, créditos privilegiados, adjudicações, arrematações e permutas, dentre outros; XV - inscrever atos ou contratos de exploração ou utilização de aeronaves, em que se instituem, reconheçam, transfiram, modifiquem ou extingam os direitos de uso sobre aeronave, como contrato de arrendamento e subarrendamento operacional e mercantil, além de fretamento, intercâmbio, cessão temporária, consórcio, compra e venda com reserva de domínio, dentre outros;</p> <p>Justificativa: Adequação textual. Por paralelismo, o verbo “extinguir” deveria estar no mesmo tempo verbal dos demais,</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p> <p>O texto do regulamento foi revisto quanto à sua gramática.</p>

<p>presente do subjuntivo. Alternativamente, pode-se também passar os demais verbos para o presente do indicativo, ficando “em que se instituem, reconhecem, transferem, modificam ou extinguem os direitos”. Observação válida também para o artigo 28.</p> <p>Verbos devem estar no plural, pois sujeito é “os direitos de uso” (inciso XV) ou “o domínio ou os demais direitos reais” (inciso XIV).</p> <p>Sugiro que o “além de” não seja usado para iniciar uma nova frase, que não considero necessária.</p>	
<p>3- Ednei Ramthum do Amaral</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item: Art. 32. Considera-se transferida a propriedade da aeronave por ato entre vivos a partir da data do protocolo do requerimento. A partir da data em que o requerente completar a instrução do processo sobrestado pelo RAB, quando o cumprimento das exigências formuladas ocorrerem além do prazo previsto no art. 74.</p> <p>Sugestão: Art. 32. Considera-se transferida a propriedade da aeronave por ato entre vivos a partir da data do protocolo do requerimento ou, quando o cumprimento das exigências formuladas ocorrerem além do prazo previsto no art. 76, a partir da data em que o requerente completar a instrução do processo sobrestado pelo RAB.</p> <p>Justificativa: O artigo 74 não trata de prazos: “Art. 74. O requerimento para o registro e inscrição de qualquer ato junto ao RAB pode conter mais de um pedido, desde que devidamente instruído com todos os documentos exigidos e os pagamentos das TFAC correspondentes efetuados”. Creio se tratar do artigo 76. Sugiro verificar todas as demais referências a artigos da resolução.</p> <p>Sugiro que texto seja colocado em apenas uma frase, por clareza. Se considerado necessário, separaria as duas situações, no máximo, por ponto e vírgula.</p>	<p>O texto foi alterado em virtude do comentário.</p>
<p>4- Ednei Ramthum do Amaral</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : Art. 43. Nos casos de compra e venda com reserva de domínio, aplica-se ao vendedor o prazo do art. 35 para a comunicação de venda da aeronave, e ao adquirente o prazo do art. 36 para requerer a transcrição do título e para registrar a quitação da obrigação.</p> <p>Sugestão: Art. 43. Nos casos de compra e venda com reserva de domínio, aplica-se ao vendedor o prazo do art. 36 para a comunicação de venda da aeronave, e ao adquirente o prazo do art. 37 para requerer a transcrição do título e para registrar a quitação da obrigação.</p> <p>Justificativa: Creio ter havido erro de referência aos artigos 36 e 37 (em vez de 35 e 36), pois é o artigo 36 que define o prazo para o vendedor comunicar a venda, e é o artigo 37 que define o prazo para o adquirente requerer transcrição do título.</p>	<p>O texto foi alterado em virtude do comentário.</p>

5- Ednei Ramthum do Amaral	Comentário aproveitado.
<p>Item : Art. 64. As aeronaves, bem como seus componentes adquiridas com a contribuição financeira da União, não podem sofrer alteração no registro, caso alienadas, arrendadas, fretadas, cedidas ou transferidas, ainda que em público leilão, sem a autorização prévia do órgão público competente.</p> <p>Sugestão: Art. 64. As aeronaves, bem como seus componentes, adquiridas com a contribuição financeira da União não podem sofrer alteração no registro, caso alienadas, arrendadas, fretadas, cedidas ou transferidas, ainda que em público leilão, sem a autorização prévia do órgão público competente.</p> <p>Justificativa: Correção textual. Expressão “bem como seus componentes” deve vir entre vírgulas. Sujeito “As aeronaves adquiridas com a contribuição financeira da União” não deve ser separado do verbo (locução verbal) “[não] podem sofrer” por vírgula.</p>	O texto foi alterado em virtude do comentário.
6- Ednei Ramthum do Amaral	Comentário aproveitado.
<p>Item : Art. 69. Com o propósito de manter o cadastro de aeronaves permanentemente atualizado, todas as aeronaves públicas e privadas com marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras cujos registros não tenham sido alterados no RAB nos últimos 60 (sessenta) meses, devem fazer o recadastramento mediante o uso do formulário específico disponível no endereço eletrônico da ANAC.</p> <p>Sugestão: Art. 69. Com o propósito de manter o cadastro de aeronaves permanentemente atualizado, todas as aeronaves públicas e privadas com marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras cujos registros não tenham sido alterados no RAB nos últimos 60 (sessenta) meses devem fazer o recadastramento mediante o uso do formulário específico disponível no endereço eletrônico da ANAC.</p> <p>Justificativa: Correção textual. Sujeito “todas as aeronaves públicas e privadas com marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras cujos registros não tenham sido alterados no RAB nos últimos 60 (sessenta) meses” não deve ser separado do verbo (locução verbal) “devem fazer” por vírgula.</p>	O texto foi alterado em virtude do comentário.
7- Ednei Ramthum do Amaral	Comentário não aproveitado.
<p>Item : II - Instrução (PIN): aeronaves operadas por escola pública de aviação civil para uso exclusivo na instrução, treinamento e adestramento de voo, sendo proibida a utilização na prestação de qualquer outro serviço aéreo remunerado ou não.</p> <p>Sugestão: II - Instrução (PIN): aeronaves operadas por <b>aeroclube, clube de aviação ou escola de aviação civil</b> para uso exclusivo na instrução, treinamento e adestramento de voo, sendo proibida a utilização na prestação de qualquer outro serviço aéreo remunerado ou não.</p>	Não necessariamente todas as escolas de aviação civil são privadas. Sendo assim, considerando a natureza pública da operação das aeronaves na categoria PIN, a ANAC considera não ser necessária a alteração da proposta original.

<p>Justificativa:                  Maior parte das aeronaves na categoria Pública Instrução (PIN) atualmente se encontra com aeroclubes, que, salvo melhor juízo, não poderiam ser considerados “escolas públicas de aviação civil”. Embora possam ser considerados de “utilidade pública” (Art. 97. § 2º do CBA) e autorizados a funcionar pela ANAC, não são vinculados ao governo, sendo caracterizados como “sociedade civil com patrimônio e administração próprios”.                  Pelo texto proposto, para não se criar uma separação entre o texto e a prática, é preciso se definir como passarão a ser categorizadas estas aeronaves, uma vez que deixariam de estar enquadradas na definição de PIN. Observo que não se enquadrarão como PRI pois as entidades não são proprietárias dessas aeronaves.                  Alterando-se o texto, sugiro avaliar a necessidade de se aplicarem os parágrafos § 1º e § 2º do artigo 73 também ao Inciso II do artigo 72. Porém, para analisar viabilidade dessa aplicação, creio que seria necessário verificar os contratos entre governo (proprietário das aeronaves) e aeroclubes (operadores).</p>	
<p>8- Ednei Ramthum do Amaral</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item :                  Art. 86. Deve ser considerada para a mudança do aeródromo de registro de uma aeronave vinculada à seguinte documentação:                  Art. 87. Deve ser considerada para mudança de categoria de aeronave vinculada à seguinte documentação:                  Art. 88. Deve ser considerada para mudança de configuração de uma aeronave vinculada à seguinte documentação:                   Sugestão:                  Art. 86. Deve ser considerada para a mudança do aeródromo de registro de uma aeronave a juntada da seguinte documentação:                  Art. 87. Deve ser considerada para mudança de categoria de aeronave a juntada da seguinte documentação:                  Art. 88. Deve ser considerada para mudança de configuração de uma aeronave a juntada da seguinte documentação:                   Justificativa:                  Adequação do texto. “Vinculada” gera dúvida sobre o que estaria vinculado à documentação. Texto proposto na minuta também não deixa claro qual o sujeito de “deve ser considerada”.                  O RBHA 47, assim como foi mantido na proposta do artigo 89 da minuta, já usava “deve ser considerada para (...) a juntada da seguinte documentação”. “Juntada”, substantivo, não pode ser substituído por “Vinculada”, adjetivo.                   Eventualmente, o texto pode ser simplificado para “deve ser considerada para a mudança do aeródromo de registro de uma aeronave a seguinte documentação”, retirando “a juntada da” deste e dos demais artigos.</p>	<p>O texto foi alterado em virtude do comentário.</p>
<p>9- Ednei Ramthum do Amaral</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item :                  V - Serviço de Transporte Público Não-Regular - Táxi Aéreo (TPX):                   Sugestão:                  V - Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular - Táxi Aéreo (TPX):</p>	<p>O texto foi alterado em virtude do comentário.</p>

<p>Justificativa: Compatibilização com art. 90 e Anexo da própria resolução. “Transporte público aéreo não regular” também é citado no art. 220 do CBA.</p>	
<p>10- Ednei Ramthum do Amaral</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Art. 111. Cada aeronave deve possuir cobertura de seguro de responsabilidade civil correspondente à sua categoria de registro, em conformidade com o Anexo desta Resolução, exceto como previsto nos arts. 107, 108 e 109.</p> <p>Sugestão: Art. 111. Cada aeronave deve possuir cobertura de seguro de responsabilidade civil correspondente à sua categoria de registro, em conformidade com o Anexo desta Resolução, exceto como previsto nos arts. 113, 114 e 115.</p> <p>Justificativa: Creio ter havido erro ao referenciar os artigos 107, 108 e 109, pois são os artigos 113, 114 e 115 que tratam de exceções ao anexo da resolução.</p>	<p>O texto foi alterado e o comentário passou a não ser mais pertinente.</p>
<p>11- Ednei Ramthum do Amaral</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Art. 114. É exigida a classe I no seguro da aeronave registrada na categoria PRI de propriedade de aeroclube, clube e escola de aviação que realize os serviços autorizados pelo RBHA 140, em adição às classes estabelecidas pelo apêndice A.</p> <p>Sugestão: Art. 114. É exigida a classe I no seguro da aeronave registrada na categoria PRI de propriedade de aeroclube, clube e escola de aviação que realize os serviços autorizados pelo RBHA 140, em adição às classes estabelecidas pelo Anexo desta Resolução.</p> <p>Justificativa: Creio ter havido erro ao referenciar “classes estabelecidas pelo Apêndice A”, quando – imagino – se buscava referenciar o anexo.</p>	<p>O texto foi alterado e o comentário passou a não ser mais pertinente.</p>
<p>12- Ednei Ramthum do Amaral</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : Art. 95. Novos certificados só podem ser entregues pelo RAB contra a entrega dos anteriores. Art. 118. Em caso de substituição dos certificados, a entrega dos novos está condicionada à restituição dos antigos.</p> <p>Sugestão: <del>Art. 95. Novos certificados só podem ser entregues pelo RAB contra a entrega dos anteriores.</del> Art. 118. Em caso de substituição dos certificados, a entrega dos novos está condicionada à restituição dos antigos.</p>	<p>O texto foi alterado em virtude do comentário.</p>

<p>Justificativa:                  Artigos parecem estar redundantes. Artigo 118 é mais abrangente, sendo complementado em seguida pelos artigos 119 e 120. Sugiro suprimir o artigo 95 ou, se considerado mais apropriado, para que seja mantida tal exigência na seção XVII [nomeada equivocadamente como Seção VII - Das Exigências de Caráter Geral] do capítulo X, que seja apenas feita referência à necessidade de cumprimento dos artigos 118 a 120.</p>	
<p>13- Ednei Ramthum do Amaral</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :                  Seção IV                  Da Inscrição de Atos Judiciais                  Seção V                  Da inscrição de Contrato de Aeronave em Construção                  Seção VII                  Das Exigências de Caráter Geral                  Seção VIII                  Do Cancelamento de Registro e de Averbação                  Seção IX                  Dos Requisitos para Cancelamento</p> <p>Sugestão:                  Seção XIV                  Da Inscrição de Atos Judiciais                  Seção XV                  Da inscrição de Contrato de Aeronave em Construção                  Seção XVII                  Das Exigências de Caráter Geral                  Seção XVIII                  Do Cancelamento de Registro e de Averbação                  Seção XIX                  Dos Requisitos para Cancelamento</p> <p>Justificativa:                  Corrigir a numeração das seções do capítulo X.</p>	<p>O texto foi alterado e o comentário passou a não ser mais pertinente.</p>
<p>14- Valmir de Melo Barbosa - Opção Comissaria de Despachos Aduaneiros Ltda</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item :                  Parágrafo único do Artigo 14.</p> <p>Sugestão:                  Incluir a exigência de reconhecimento de firmas POR AUTENTICIDADE.</p> <p>Justificativa:                  Acredito que tenha havido erro formal no referido parágrafo único, pois, caso não exigisse o reconhecimento</p>	<p>O texto foi alterado em virtude do comentário.</p>

<p>POR AUTENTICIDADE, não existia a necessidade do mesmo, uma vez que o reconhecimento simples (por semelhança) já consta no artigo supra.</p>	
<p>15- Valmir de Melo Barbosa - Opção Comissaria de Despachos Aduaneiros Ltda</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Artigo 29.</p> <p>Sugestão: Alteração do artigo, por ilegalidade, dispondo o mesmo contrario ao artigo 1.226 do código Civil Brasileiro.</p> <p>Justificativa: Solicito verificar quanto a legalidade do referido artigo, em observância ao artigo 1.26 do Código Civil Brasileiro (Lei 10.406/2002). Menciona o código civil que “Os direitos Reais sobre coisas móveis, quando constitutivos, ou transmitidos por atos entre vivos, só se adquirem com a tradição”. Enquanto que na proposta do artigo 29 da Resolução, menciona que “Apenas a inscrição no RAB dos títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, transfere seu domínio”. Ora, sendo a aeronave considerada uma bem móvel, não estariam os artigos se confrontando? Quando o RAB vincula a transferência de propriedade perante este órgão, como forma única de transferência de domínio/propriedade? Quanto talvez esta seria somente uma regularização administrativa dos registros da aeronave (assim como ocorre com carros x detrans), sendo a propriedade transferida pela mera tradição? Salvo lei específica que equipare aeronave à bem imóvel?</p>	<p>O disposto no art. 29 da Resolução está de acordo com o art. 115, §2º, da Lei nº 7565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, o qual, segundo o princípio da especialidade das leis, por se tratar de norma aeronáutica específica, prevalece sobre a norma geral (Código Civil Brasileiro).</p>
<p>16- Valmir de Melo Barbosa - Opção Comissaria de Despachos Aduaneiros Ltda</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Artigo 106, IV, “d”.</p> <p>Sugestão: Mencionar que as aeronaves que estão voltando ao seu país de origem, são dispensadas de emissão do certificado de aeronavegabilidade para exportação.</p> <p>Justificativa: No referido artigo, menciona a necessidade de apresentação do Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, porém, esta exigência não é generalizada, nos casos em que a aeronave esta voltando ao seu país de origem, em especial os EUA, donde provêm 80% das aeronaves que hoje são operadas no Brasil, inexistente a necessidade de apresentar o CAE para Registro da mesma no país de destino, uma vez que ela já foi fabricada neste país e a autoridade aeronáutica local dispensa tal procedimento, isto já ocorre a anos. A exigência de emissão do CAE para não ser utilizado no país de destino da aeronave na exportação, apenas onera sem necessidade o exportador brasileiro, uma vez que deste documento provém de altos custos com taxas e preparação da aeronave para sofrer a VTE, sem que o mesmo tenha nenhuma utilidade no caso em tela. Sem contar que já temos atualmente um parecer da procuradoria, o qual é de conhecimento deste Registro, no qual dispensa a apresentação do CAE no pedido de baixa de matrícula brasileira, quando a aeronave volta a seu país de origem. Acredito que possa constar este adendo, e/ou esta responsabilidade de emitir ou não o CAE ficaria sob a análise de conveniência do próprio exportador.</p>	<p>A exceção citada está contemplada no art. 110 da Resolução. Portanto, não há necessidade de alterar a regra proposta.</p>
<p>17- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro – Embraer S.A.</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>

<p>Item : -</p> <p>Sugestão: -</p> <p>Justificativa: A proposta da ANAC sugere, em sua justificativa, que o documento revise o texto do RBHA 47. Contudo, a minuta é apresentada na forma de uma resolução, não adotando o formato de um RBAC, em divergência aos textos dos outros RBHA revisados pela ANAC.</p> <p>A Embraer, antes de tudo, gostaria de expor sua posição contrária á idéia de utilizar um documento que não um RBAC. Deve-se lembrar que a resolução nº 30 da ANAC (2008), indica, em seu artigo 4º, a divisão e assuntos a serem abordados pelos RBAC, referenciando a lista do Anexo ,I desta mesma resolução. Nesse anexo, o RBAC 47 consta como o documento que conterá as normas e procedimentos para o Registro Aeronáutico Brasileiro.</p> <p>Não obstante ao exposto, a Instrução Normativa nº 23 de 2009, coloca qual é o papel de uma resolução e de um regulamento.</p> <p>Resolução: Aprovar ou baixar normas regulamentares e regimentais. Regulamento (Sem assinatura, baixado como anexo a uma Resolução ou Portaria (quando esta disciplinar atos internos): Reunir conjunto de diretrizes e regras de execução. Pode-se perceber que o conjunto de diretrizes do RAB deve estar contido em um regulamento (ad hoc RBAC), conquanto o mesmo será aprovado através de uma resolução.</p> <p>Ainda nesse tópico, a Embraer acredita que o uso de um RBAC aumenta a transparência e a consistência dos atos normativos da ANAC, pois o mesmo possui um procedimento claro para sua implementação, alteração e cancelamento (regido pela legislação vigente, com ênfase no RBAC 11), no qual é obrigatório o uso de audiência pública.</p> <p>Assim, a Embraer sugere que o conteúdo da resolução seja tratado através do RBAC 47, alinhado com as práticas internacionais, o que, além das razões supracitadas, garante uma maior uniformidade com o procedimento adotado pela própria ANAC.</p> <p>Deve-se ressaltar que o alinhamento com práticas internacionais é uma das diretrizes que devem orientar os atos normativos da agência, conforme o artigo 15º da IN nº 15 da ANAC.</p> <p>Por fim, não obstante à recomendação acima colocada, gostaríamos de oferecer os seguintes comentários a trechos específicos da proposta:</p> <p>No item XVI deste artigo, a ANAC coloca que alterações essenciais sejam inscritas no RAB. Embora a Embraer entenda que a proposta está em conformidade com a Lei 7.565/86 (CBAer), não há, em nenhum documento regulatório da ANAC, a definição do que seja uma alteração essencial. Assim, a Embraer sugere que esta definição seja incluída no RBAC 01, de forma a evitar interpretações dúbias.</p> <p>Art. 50 Nesse trecho a ANAC estabelece que a matrícula da aeronave deve ser efetivada em até 120 dias contados a partir da data da emissão da certidão de Reserva de Marca ou 30 (trinta) dias após a sua aprovação em Vistoria Técnica Inicial - VTI, considerando o prazo que expirar primeiro.</p> <p>Entretanto, nos casos de aeronaves com CAARF, que requerem uma DRM válida para manutenção das marcas de nacionalidade e matrícula, a validade da proposta pode não ser suficiente, além de entrar em contradição com</p>	<p>Com relação à proposta de uso do formato RBAC, Diretoria optou pela adoção da forma de Resolução, em harmonia com a decisão de outras agências reguladoras e devido à necessidade de seguir os ditames da Lei Complementar nº 95, de 1998.</p> <p>O texto do regulamento foi alterado de modo a esclarecer que devem ser inscritos documentos relativos às alterações que modifiquem quaisquer certificados de aeronavegabilidade.</p>
---	---



os requisitos do RBAC 21, que estabel'ecem que "um certificado de aeronavegabilidade para aeronave recém-fabricada tem duração limitada à entrega da aeronave ao seu primeiro comprador ou operador. A validade do certificado depende, ainda, do atendimento aos requisitos de manutenção dos RBHAs 43 e 9'1, ou RBACs que venham a substituí-los, aplicáveis à aeronave em questão."

A incoerência surge do fato do CAARF continuar válido enquanto a DRM no qual se baseia estaria cancelada. Além do CAARF, no caso do AEV e CAVE, nos quais a VTI não é necessária, mas que se utilizam também da DRM, conforme estabelecido no Art. 20 da Lei 7.565/86 e no MPR 100, o prazo de 120 dias pode não ser adequado. Esses documentos têm sua validade determinada por regulamentos específicos (RBAC 21) ou definidos pela ANAC no próprio documento, sendo inconsistente o estabelecimento de validades distintas para documentos dependentes.

Ainda nesse artigo, o texto indica a suspensão pelo Código 4. Contudo, devemos lembrar que tais códigos de identificação são definidos pelo MPR-100, não sendo, portanto, indicados em material destinado ao público externo. Assim sendo, como não há definição em nenhum material regulatório do que seria esse código 4, a Embraer sugere a exclusão deste trecho.

Frente ao exposto, A Embraer sugere a exclusão do parágrafo 2º.

Art. 124

Quanto ao Art. 124, o texto da resolução propõe que, somente depois de ultimado o registro, e após a vistoria técnica, são emitidos pelo RAB os certificados de matrícula e nacionalidade e o de aeronavegabilidade. Essa resolução impõe, portanto, a necessidade de registro para emissão de todo e qualquer certificado de aeronavegabilidade, uma vez que não se restringe ao Certificado de Aeronavegabilidade Padrão. Assim, não está em consonância com a prática nem com as necessidades da sociedade, pois não endereça as exceções previstas pelo Art. 20 do CBAer, contempladas também no texto do MPR 100. Assim, sugerimos o seguinte texto:

Art. 124. Exceto nos caso previstos pelo Art. 20 da Lei 7.565 de 1986, somente depois de ultimado o registro, e após a vistoria técnica, são emitidos pelo RAB os certificados de matrícula e nacionalidade e o de aeronavegabilidade.

Art. 112

o artigo 112 exige que para a emissão do certificado de aeronavegabilidade seja apresentada a apólice/certificado de seguro, juntamente com o comprovante de quitação do seguro. Existe, contudo, uma dificuldade em se obter o comprovante de quitação de seguro, uma vez que a prática de mercado consiste na emissão de boleto bancário pagável em 30 dias. Neste caso, embora o seguro já esteja em vigor, seu pagamento pode ainda não ter sido efetuado.

A Embraer propõe incluir uma previsão para que a emissão do certificado de aeronavegabilidade não esteja condicionada à apresentação da quitação do seguro, mas que esta possa ser apresentada num prazo de até 60 dias após o pedido de emissão do certificado de aeronavegabilidade. Segue proposta de redação:

"Art. 112. É imprescindível para a emissão do certificado de aeronavegabilidade a apresentação da apólice ou certificado de seguro aeronáutico em conformidade com esta seção.

Parágrafo único. O comprovante de quitação do seguro deverá ser submetido em até 60 (sessenta) dias após o pedido de emissão do certificado de aeronavegabilidade."

Em conclusão, a Embraer solicita, no caso de alterações significativas ao texto desta proposta, que uma nova audiência seja convocada, de forma a garantir que todos possam debater o documento na busca do melhor atendimento ao interesse público.

O texto foi alterado e o comentário passou a não ser mais pertinente.  
O detalhamento referente à Reserva de Marcas será estabelecido por meio de material interpretativo.

Texto alterado conforme justificativa do comentário.

O texto foi alterado de modo a esclarecer que é aceito também o comprovante de quitação das parcelas vencidas até o momento do protocolo do requerimento no RAB.

<p>18- Wilibaldo Rangel de Sá, Ana Paula Caetano e Mônica da Penha Santos - Cavok Aviação Ltda.</p> <p>Item :  A)-REGISTRO DE AERONAVE/DOCUMENTAÇÃO PARA EMISSÃO DE CA e CM//NATUREZA DO PEDIDO 01/MATRÍCULA com INSCRIÇÃO DO CÓDIGO 20/ROL DE DOCUMENTOS: INSCRIÇÃO OU ALTERAÇÃO DE DIREITOS REAIS (HIPOTECA, ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA, RESERVA DE DOMÍNIO)  B)-Possibilidade dos usuários devidamente cadastrados no RAB e identificados na Recepção, terem acesso direto ao Protocolo RAB, sem necessidade de acompanhamento de funcionário do Setor.</p> <p>Sugestão:  A)- Item 7: CÓPIA SIMPLES DE CONTRATO OU TRASLADO DE ESCRITURA PÚBLICA REFERENTE AO GRAVAME A SER INSCRITO.  B)-Possibilidade dos usuários devidamente cadastrados no RAB e identificados na Recepção, terem acesso direto ao Protocolo RAB, sem necessidade de acompanhamento de funcionário do Setor.</p> <p>Justificativa:  A)- A VIA NÃO NEGOCIÁVEL DA CÉDULA DE CRÉDITO BANCÁRIO DOS FINANCIAMENTOS DE AERONAVES MODELO EMB-202 A IPANEMA, POR EXIGÊNCIA DO BANCO, JÁ SÃO REGISTRADAS EM CARTÓRIO ANTES DE SEREM ENCAMINHADAS AO RAB. PORTANTO, FAVOR ANALISAR POSSIBILIDADE DO RAB ACEITAR APENAS UMA CÓPIA SIMPLES DA VIA NÃO NEGOCIÁVEL DA REFERIDA CÉDULA DE CRÉDITO BANCÁRIO, REGISTRADA NO CARTÓRIO.  B)- Resulta de vez em quando uma demora no atendimento acompanhado para acesso ao RAB, mesmo o usuário já sendo cadastrado, bem como já ocorre acesso direto ao protocolo RAB por advogados devidamente cadastrados, sem acompanhamento.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p> <p>Com relação ao proposto no item A, ressalta-se que todas as cópias de instrumentos particulares apresentadas ao RAB devem ser autenticadas em cartório. O fato de o contrato ser registrado no RTD não confere necessariamente fé pública às cópias simples dele extraídas.</p> <p>Com relação ao proposto no item B, não é o escopo do regulamento em questão abordar tal assunto.</p>
<p>19- Cícero Rodrigues de Melo Filho, Patrícia da Silva Pego, Maurício Estellita Lins Costa, Eduardo Xavier e Antonio Henrique Pinheiro Silveira - SEAE/MF</p> <p>Item :  -</p> <p>Sugestão:  -</p> <p>Justificativa:  1. Introdução  1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF) apresenta, por meio deste parecer, as suas considerações à Audiência Pública nº 20/2012, da ANAC, com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor, nos termos de suas atribuições legais, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Anexo I ao Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011.  2. A Audiência Pública nº 20/2012 trata de proposta de revisão do Regulamento</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p> <p>A ANAC encontra-se em fase de implementação de procedimentos para Análise de Impacto Regulatório. No momento, em conformidade com a Instrução Normativa nº 61, foi incorporado ao processo um “Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo”.</p>

Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBAH) nº 47 que dispõe sobre o funcionamento e atividades do sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro.

2. Das Melhores Práticas Regulatórias

3. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Avalia-se que a agência atendeu em parte a esses pré-requisitos.

4. Segundo a ANAC, a minuta de Resolução tem como objetivo a revisão do RBAH nº47, que dispõe sobre o Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (SISRAB). A presente minuta incorpora atualizações provenientes das Leis nº 9.784/99 e nº 8.212/91, e do Decreto nº 6.932/09.1.

1. Introdução

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF) apresenta, por meio deste parecer, as suas considerações à Audiência Pública nº 20/2012, da ANAC, com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor, nos termos de suas atribuições legais, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Anexo I ao Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011.

2. A Audiência Pública nº 20/2012 trata de proposta de revisão do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBAH) nº 47 que dispõe sobre o funcionamento e atividades do sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro.

2. Das Melhores Práticas Regulatórias

3. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Avalia-se que a agência atendeu em parte a esses pré-requisitos.

4. Segundo a ANAC, a minuta de Resolução tem como objetivo a revisão do RBAH nº47, que dispõe sobre o Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (SISRAB). A presente minuta incorpora atualizações provenientes das Leis nº 9.784/99 e nº 8.212/91, e do Decreto nº 6.932/09.1

diminuição do incentivo à competição. Considerando tais critérios, não foram verificados indícios de que a proposta em análise resulte em impactos concorrenciais.

4. Considerações Finais

10. Ante todo o exposto, a SEAE considera, no âmbito de suas competências, que não cabem recomendações para o aperfeiçoamento da norma.

11. No entanto, entende-se que cabe o aperfeiçoamento da análise do impacto regulatório na agência, em especial quanto (i) à clara identificação do problema; (ii) ao planejamento prévio das proposições de regulamentos; (iii) à explicitação de eventuais alterações ou revogações de outras normas; (iv) à mensuração dos impactos provocados pela norma bem como a identificação clara dos agentes afetados.

<p>20- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :  “Art. 2º São atividades do RAB, no que se refere a aeronaves civis:  [...]  XV - inscrever atos ou contratos de exploração ou utilização de aeronaves, em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extingue os direitos de uso sobre aeronave, como contrato de arrendamento e subarrendamento operacional e mercantil. Além de fretamento, intercâmbio, cessão temporária, consórcio, compra e venda com reserva de domínio, dentre outros;  [...]  XVIII - inscrever arrolamentos de bens pela autoridade tributária, mandados judiciais, sentenças ou demais atos de adjudicação, como arresto, sequestro, penhora, apreensão, indisponibilidade e demais determinações;”</p> <p>Sugestão:  Art. 2º São atividades do RAB, no que se refere a aeronaves civis:  [...]  XV - inscrever atos ou contratos de exploração ou utilização de aeronaves, em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extingue os direitos de uso sobre aeronave, como contrato de arrendamento e subarrendamento operacional simples e mercantil. Além de fretamento, intercâmbio, cessão temporária, consórcio, compra e venda com reserva de domínio, <b>cessão de uso de aeronaves, uso compartilhado</b>, dentre outros;  [...]  XVIII - inscrever arrolamentos de bens pela autoridade tributária, mandados judiciais, sentenças ou demais atos de adjudicação, como arresto, sequestro, penhora, apreensão, indisponibilidade, <b>após trânsito em julgado</b>;  [...]  <b><u>XXVII – mediante entrada em vigor da Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis e do Protocolo à Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico, emitir códigos de acesso ao sistema do Registro Internacional e aceitar o registro de IDERA – Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization;</u></b></p> <p>Justificativa:  Sugerimos padronização da terminologia e inclusão de modalidades de contratos utilizados na prática, como cessão de uso e uso compartilhado.  Também a exclusão da expressão “demais determinações”, já que entendemos que o rol deve ser taxativo e que a inscrição deve ocorrer apenas após o trânsito em julgado da referida sentença.  Apesar de estar pendente a edição de Decreto Presidencial e publicação do texto da Convenção da Cidade do Cabo no Diário Oficial da União, tendo em vista que o RAB funcionará como ponto de entrada (Authorized Entry Point – AEP) para os fins da Convenção da Cidade do Cabo, deve ser também inserida nas atividades do</p>	<p>No caso do inciso XV (atual RBAC 47.5(o)), o rol do dispositivo é meramente exemplificativo. A ANAC opta por manter apenas os institutos mais frequentes.  No caso do inciso XVIII (atual RBAC 47.5(r)), a inscrição de atos judiciais no RAB não pressupõe trânsito em julgado – CBAer, art. 74, II, “c”.  No caso da proposta de inclusão do inciso referente à “Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis e do Protocolo à Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico”, o assunto será devidamente tratado em resolução própria, a ser emitida em momento oportuno.</p>

RAB a emissão dos códigos necessários para acesso ao sistema de registro e também de registro de IDERA, conforme estabelecido no texto da Convenção da Cidade do Cabo.	
21- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item :</p> <p>“Art. 8º A certidão de inteiro teor é extraída dos documentos inscritos no RAB, mediante o pagamento da TFAC correspondente.</p> <p>§ 1º As certidões de inteiro teor têm o mesmo valor probante dos documentos originais, salvo quando demonstrada falsidade em processo administrativo ou judicial.</p> <p>§ 2º É fornecida certidão negativa quando requerida, que será emitida no prazo de até 5 (cinco) dias úteis a contar do último registro no Livro da aeronave ou do recebimento do pedido, mediante identificação do requerente, respeitado o disposto no art. 5º, inciso X, da Constituição da República Federativa do Brasil.”</p> <p>Sugestão:</p> <p>Art. 8º A certidão de inteiro teor é extraída dos documentos inscritos no RAB, mediante o pagamento da TFAC correspondente.</p> <p>§ 1º As certidões de inteiro teor têm o mesmo valor probante dos documentos originais, salvo quando demonstrada falsidade em processo administrativo ou judicial.</p> <p>§ 2º É fornecida certidão negativa de ônus, gravames e multas quando requerida, que será emitida no prazo de até 5 (cinco) dias úteis a contar do último registro no Livro da aeronave ou do recebimento do pedido, mediante identificação do requerente, respeitado o disposto no art. 5º, inciso X, da Constituição da República Federativa do Brasil.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Entendemos que deve estar especificado taxativamente qual a certidão que será fornecida, no caso a certidão negativa de ônus, gravames e multas e que é diferente da certidão de inteiro teor.</p>	O texto foi modificado em virtude da fundamentação do comentário, acrescentando-se o objeto da certidão negativa à sua descrição (certidão negativa de propriedade).
22- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados	Comentário não aproveitado.
<p>Item :</p> <p>“Art. 10. O Registro Aeronáutico se dará pela escritura dos seguintes Livros:</p> <p>[...]</p> <p>IV - Livro 4 – Registro de Aeronaves com Matrícula Estrangeira que Operam no País sob um Contrato de Intercâmbio com Operador Nacional – em que são registradas as matrículas das aeronaves e as averbações dos atos relacionados nesta Resolução.”</p> <p>Sugestão:</p>	O texto foi alterado e o comentário passou a não ser mais pertinente.

<p>Art. 10. O Registro Aeronáutico se dará pela escritura dos seguintes Livros: [...] IV - Livro 4 – Registro de Aeronaves com Matrícula Estrangeira que Operam no País sob um Contrato de Intercâmbio com Operador Nacional, <b>Cessão temporária, Locação, Cessão de uso de aeronaves e outros Direitos de Uso</b> – em que são registradas as matrículas das aeronaves e as averbações dos atos relacionados nesta Resolução.</p> <p>Justificativa: Sugestão de padronização da terminologia adotada e inclusão de outras modalidades de contratos.</p>	
<p>23- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 11. Os seguintes documentos são admitidos para fins de registro: I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros; II - documentos particulares, <b>com fé pública</b>, assinado pelas partes e testemunhas; III - atos jurídicos perfeitos oriundos de países estrangeiros, oficializados conforme as leis locais e internalizados, devendo ser vertidos em vernáculo e registrada a tradução, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Superior Tribunal de Justiça - STJ; e”</p> <p>Sugestão: Art. 11. Os seguintes documentos são admitidos para fins de registro: I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros; II - documentos particulares, assinado pelas partes e testemunhas; III - atos jurídicos perfeitos oriundos de países estrangeiros, oficializados conforme as leis locais e internalizados, devendo ser vertidos em vernáculo e a tradução <b>juramentada</b>, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Superior Tribunal de Justiça - STJ; e</p> <p>Justificativa: Entendemos que deve ser esclarecida a definição de “documentos particulares com fé pública”, já que a terminologia está incorreta tecnicamente. Além disso, entendemos que deve ser apresentado ao RAB o ato oriundo de país estrangeiro com a respectiva tradução juramentada, mas sem necessidade de registro da mesma. Inclusive, o próprio tradutor juramentada registra o trabalho realizado em livro próprio, o que implica dizer que uma vez juramentada a tradução constará de devido registro.</p>	<p>Com relação à sugestão de eliminar a expressão “com fé pública”, ressalta-se que o texto reflete dispositivo do CBAer, Art. 73, II. Com relação à “tradução juramentada”, o texto do regulamento foi alterado, conforme justificativa do comentário.</p>
<p>24- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>

<p>Item :  “Art. 14. Os documentos particulares a serem apresentados ao RAB para inscrição e averbação devem ter reconhecimento das firmas das partes e de pelo menos duas testemunhas.  Parágrafo único. Nos casos em que houver transferência de propriedade de aeronaves, as firmas das partes envolvidas devem ser reconhecidas.”</p> <p>Sugestão:  Art. 14. <b><u>Ressalvado o parágrafo único</u></b>, os documentos particulares a serem apresentados ao RAB para inscrição e averbação devem ter reconhecimento das firmas das partes e de pelo menos duas testemunhas.  Parágrafo único. Nos casos em que houver transferência de propriedade de aeronaves, <b><u>a firma da parte que estiver transferindo a propriedade deverá ser reconhecida por autenticidade</u></b>.</p> <p>Justificativa:  Entendemos que a única parte que deve ter a firma reconhecida por autenticidade é o vendedor. Há casos em que o documento assinado é mera nota de venda emitida apenas pelo vendedor, sem assinatura do comprador.</p>	<p>A ANAC optou por exigir o reconhecimento por autenticidade das firmas das partes em virtude da maior segurança jurídica e de este ser procedimento já utilizado no cotidiano do RAB.</p>
<p>25- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item :  “Art. 16. Os títulos e documentos escritos em língua estrangeira apresentados ao RAB devem estar vertidos em vernáculo por tradutor oficial, nos termos da lei.”</p> <p>Sugestão:  Art. 16. Os títulos e documentos escritos em língua estrangeira apresentados ao RAB devem estar vertidos em vernáculo por tradutor <b><u>juramentado</u></b>, nos termos da lei.  <b><u>Parágrafo Único: Nos casos de documentos bicolunados, escritos e assinados tanto em língua estrangeira quanto em vernáculo, fica dispensada a exigência de apresentação de tradução juramentada.</u></b></p> <p>Justificativa:  Entendemos que documentos celebrados tanto em vernáculo quanto em língua estrangeira não exigem tradução juramentada para os fins de apresentação ao RAB, já que foram escritos e celebrados integralmente em vernáculo, sendo que o fato de constar uma versão em língua estrangeira é apenas um adicional ao documento. Na prática e para todos os fins de direito o documento foi celebrado em vernáculo.</p>	<p>Com relação à “tradução juramentada”, o texto do regulamento foi alterado, conforme justificativa do comentário.  A proposta do parágrafo único não foi considerada pois já é procedimento do RAB o não enquadramento de documentos bilíngues no citado dispositivo.</p>
<p>26- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item :  “Art. 17. Os títulos e documentos celebrados no exterior devem estar notariados e consularizados.”</p>	<p>O texto do regulamento foi modificado em virtude da justificativa do comentário.</p>

<p>Sugestão: Art. 17. Os títulos e documentos celebrados no exterior devem estar notariados e consularizados, exceto os documentos provenientes de países que mantenham acordos bilaterais com o Brasil, caso em que se exigirá apenas que os mesmos estejam notariados.</p> <p>Justificativa: Há casos em que acordos bilaterais celebrados com a República Federativa do Brasil excluem a necessidade de consularização de documentos, como por exemplo aquele celebrado com a República Francesa. Nesses casos apenas a notarição é exigida por força do acordo, razão pela qual o RAB deve adotar o mesmo entendimento.</p>	
<p>27- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : “Art. 18. Os documentos submetidos ao RAB, quando não forem entregues diretamente pelo requerente, podem ser encaminhados pelo correio, registrados ou entregues ao Protocolo do RAB por procurador devidamente constituído.”</p> <p>Sugestão: Art. 18. Os documentos submetidos ao RAB, quando não forem entregues diretamente pelo requerente, podem ser encaminhados pelo correio, <b><u>por meios eletrônicos através do Protocolo Digital conforme aplicável</u></b>, registrados ou entregues ao Protocolo do RAB por procurador devidamente constituído.</p> <p>Justificativa: Entendemos ser necessário incluir também a possibilidade para encaminhamento de documentos via protocolo digital (conforme projeto de implementação e utilização pela ANAC).</p>	A ANAC ainda não possui sistema que permita envio eletrônico por meio de protocolo digital.
<p>28- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : “Art. 20. O pedido de registro negado ou sobrestado deverá ser motivado.”</p> <p>Sugestão: Art. 20. <b><u>A decisão que negar ou sobrestar pedido feito ao RAB, deverá ser motivada.</u></b></p> <p>Justificativa: A terminologia técnica não está correta juridicamente, já que o que deve ser motivada é a decisão que negar ou sobrestar pedido e não o pedido. A redação anteriormente sugerida era ambígua.</p>	O texto foi alterado e o comentário passou a não ser mais pertinente.



<p>29- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item :          “Art. 25. No caso da falta de algum documento ou de irregularidade de algum deles, o RAB poderá conceder prazo de até 60 (sessenta) dias para o requerente protocolar os documentos necessários para a instrução do processo, mediante assinatura de Termo de Responsabilidade.          § 1º O Termo de Responsabilidade deve ser assinado pelo requerente ou pelo procurador ou representante legal da parte e com a firma reconhecida.”</p> <p>Sugestão:          “Art. 25. No caso da falta de algum documento ou de irregularidade de algum deles, o RAB concederá prazo de até 60 (sessenta) dias para o requerente protocolar os documentos necessários para a instrução do processo, mediante assinatura de Termo de Responsabilidade.          § 1º O Termo de Responsabilidade deve ser assinado pelo requerente ou pelo procurador ou representante legal da parte.”</p> <p>Justificativa:          Entendemos que o RAB deverá sempre conceder prazo para que eventuais irregularidades sejam sanadas pelo requerente e para que documentos pendentes sejam apresentados e não haja julgamento, por parte do RAB, de quais os casos que justificam concessão de prazo ou não. Caso contrário, o rol deve ser taxativo, especificando-se todas as hipóteses de concessão do prazo para tanto.          Além disso, entendemos que a exigência de reconhecimento de firma na assinatura do Termo de Responsabilidade é desproporcional e carece de fundamentação legal, sendo desnecessária.</p>	<p>O Termo de Responsabilidade é hipótese excepcional em que a chefia do RAB defere o processo e concede tempo adicional para apresentação dos documentos faltantes, nos casos em que haja fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação ao requerente devido à demora no deferimento do processo.          O texto do regulamento foi modificado de tal forma a esclarecer esse critério utilizado pela ANAC.</p>
<p>30- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :          “Art. 32. Considera-se transferida a propriedade da aeronave por ato entre vivos a partir da data do protocolo do requerimento. A partir da data em que o requerente completar a instrução do processo sobrestado pelo RAB, quando o cumprimento das exigências formuladas ocorrerem além do prazo previsto no art. 74.”</p> <p>Sugestão:          Art. 32. Considera-se transferida a propriedade da aeronave por ato entre vivos a partir da data do protocolo do requerimento ou a partir da data em que o requerente completar a instrução do processo sobrestado pelo RAB, quando o cumprimento das exigências formuladas ocorrerem além do prazo previsto no art. 76.</p> <p>Justificativa:</p>	<p>O texto foi alterado e o comentário passou a não ser mais pertinente.</p>

Apenas ajustes de redação e de referência cruzada do artigo mencionado.	
<p>31- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item :  “Art. 50. O prazo de validade da Reserva de Marcas é de 1 (um) ano a contar da data da emissão da Certidão de Reserva de Marcas.  § 1º A Reserva de Marcas será cancelada caso não seja efetuada a matrícula dentro do prazo de validade, ficando a marca liberada para utilização por outro requerente.  § 2º O requerente deve efetivar a matrícula da aeronave em até 120 dias contados a partir da data da emissão da Certidão de Reserva de Marcas ou 30 (trinta) dias após a aprovação em Vistoria Técnica Inicial - VTI, considerando o prazo que expirar primeiro, sob pena de suspensão automática da situação jurídica de reserva pelo Código 4.”</p> <p>Sugestão:  Art. 50. O prazo de validade da Reserva de Marcas é de 1 (um) ano a contar da data da emissão da Certidão de Reserva de Marcas.  § 1º A Reserva de Marcas será cancelada caso não seja efetuada a matrícula dentro do prazo de validade, ficando a marca liberada para utilização por outro requerente.  § 2º O requerente deve efetivar a matrícula da aeronave em <b>até 1 (um) ano</b> contado a partir da data da emissão da Certidão de Reserva de Marcas ou 30 (trinta) dias após a aprovação <b>da aeronave</b> em Vistoria Técnica Inicial - VTI, considerando o prazo que expirar primeiro, sob pena de suspensão automática da situação jurídica de reserva pelo Código 4..</p> <p>Justificativa:  Entendemos que deve haver compatibilidade entre os prazos do artigo 50. Se o prazo de validade da reserva de marcas é de um ano, o prazo para efetivação da matrícula da aeronave deve ser o mesmo, ou seja, um ano, e não 120 dias, como consta da proposta de resolução.</p>	O texto foi alterado e o comentário passou a não ser mais pertinente.
<p>32- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item :  “Art. 55. O requerimento receberá no Protocolo Geral da ANAC comprovante de entrega e data de retirada do protocolo numerado, observada a ordem de entrada.”</p> <p>Sugestão:  Art. 55. O requerimento receberá no Protocolo Geral da ANAC comprovante de entrega e data de retirada do protocolo numerado, observada a ordem de entrada. A critério do requerente, este poderá apresentar ao</p>	<p>A ANAC não impede que lista de documentos seja entregue em seu Protocolo Geral. Ainda assim, opta por não inserir tal nível de detalhamento no regulamento.  Quanto ao Protocolo Geral, esta resolução não tem como objetivo tratar desse assunto, cuja competência é exclusiva do Regimento Interno da ANAC.</p>

<p>Protocolo Geral da ANAC, juntamente com o requerimento, lista dos documentos que estão sendo protocolizados, para que faça parte integrante do protocolo numerado. Não caberá ao Protocolo Geral da ANAC, no entanto, expressar qualquer juízo de valor sobre o conteúdo dos documentos listados..</p> <p>Justificativa: Propomos a inserção do texto acima, em azul, ao Art. 55 com vistas a proporcionar, tanto ao requerente quanto ao RAB, um maior controle sobre a protocolização de documentos, bem como trazer uma maior segurança jurídica aos proprietários de aeronaves e arrendadores estrangeiros. Na prática, os contratos de Arrendamento (sejam operacionais, financeiros ou comuns) estabelecem como condição precedente a comprovação pelo Arrendatário de prenotação dos contratos principais (arrendamento, garantias, etc.) junto ao RAB. Hoje apresentamos apenas o protocolo numerado, o que não gera qualquer conforto ao Arrendador ou proprietário da aeronave, vez que não identifica documentos relevantes que tenham sido efetivamente entregues ao RAB. A intenção não é a de criar mais uma tarefa ao RAB, mas, tão somente, facultar ao próprio requerente a possibilidade de apresentar uma lista dos documentos protocolizados no momento da entrega dos documentos ao Protocolo do RAB, a ser anexada ao protocolo numerado gerado pelo RAB.</p>	
<p>33- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 56. A entrega da documentação pode ser encaminhada por via postal ou por meio das Unidades Regionais - UR da ANAC, contando a partir da data de protocolo do requerimento.”</p> <p>Sugestão: “Art. 56. A entrega da documentação pode ser encaminhada por via postal, meios eletrônicos disponíveis ou por meio das Unidades Regionais - UR da ANAC, contando a partir da data de protocolo do requerimento.”.</p> <p>Justificativa: Entendemos ser necessário incluir também a possibilidade para encaminhamento de documentos via protocolo digital (conforme projeto de implementação e utilização pela ANAC).</p>	<p>A ANAC ainda não possui sistema que permita envio eletrônico por meio de protocolo digital.</p>
<p>34- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 63. Quando a aeronave tiver sido importada com isenção de direitos, tributos e eventuais obrigações tributárias acessórias aduaneiras, a transferência da propriedade depende, salvo caso de isenção também do adquirente, da comprovação de quitação desses direitos e obrigações.</p>	<p>O texto do regulamento foi alterado conforme proposto.</p>

<p>Art. 64. As aeronaves, bem como seus componentes adquiridas com a contribuição financeira da União, não podem sofrer alteração no registro, caso alienadas, arrendadas, fretadas, cedidas ou transferidas, ainda que em público leilão, sem a autorização prévia do órgão público competente.”</p> <p>Sugestão: Exclusão dos artigos 63 e 64, acima transcritos.</p> <p>Justificativa: Entende-se que as faculdades atribuídas ao RAB nos termos dos artigos 63 e 64 acima transcritos extrapolam a competência do órgão.</p>	
<p>35- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : “Art. 65. O registro no RAB de aeronave anteriormente matriculada em outro país pode ser realizado somente após a comprovação, pelo requerente, da suspensão ou cancelamento do registro estrangeiro mediante apresentação do documento emitido pela autoridade de aviação civil do respectivo país, traduzido para o vernáculo pelo tradutor juramentado.”</p> <p>Sugestão: Art. 65. O registro no RAB de aeronave anteriormente matriculada em outro país pode ser realizado somente após a comprovação da suspensão ou cancelamento do registro estrangeiro mediante apresentação do documento emitido pela autoridade de aviação civil do respectivo país.</p> <p>Justificativa: Carece de fundamentação a exigência de que o requerente apresente ao RAB a comprovação da suspensão ou cancelamento do registro. Frise-se que nesses casos é a autoridade aeronáutica de um país que envia a comunicação da suspensão ou cancelamento do registro estrangeiro diretamente à autoridade aeronáutica de outro país, sem que haja participação do requerente. Trata-se de comunicação estritamente entre autoridades aeronáuticas e, por esse motivo, entendemos que o requerente não deve ter como sua obrigação a comprovação da referida suspensão ou cancelamento do registro estrangeiro.</p>	O registro de aeronave no Brasil é de interesse do requerente. O RAB é inerte e seus processos devem ser devidamente instruídos por seus interessados, inclusive com o cancelamento obrigatório do registro estrangeiro (que deverá ser traduzido na forma da lei, como todos os outros documentos estrangeiros).
<p>36- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : “Art. 69. Com o propósito de manter o cadastro de aeronaves permanentemente atualizado, todas as aeronaves públicas e privadas com marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras cujos registros não tenham sido</p>	Uma vez que o recadastramento será administrado pelo RAB, a ANAC considera necessária a sua disciplina no RBAC que regula as atividades do RAB.

<p>alterados no RAB nos últimos 60 (sessenta) meses, devem fazer o recadastramento mediante o uso do formulário específico disponível no endereço eletrônico da ANAC. Devem ser informados no formulário os seguintes dados:</p> <p>I - marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;</p> <p>II - dados do proprietário;</p> <p>III - dados do operador, quando a operação não estiver a cargo do proprietário; e</p> <p>IV - dados da aeronave: nome do fabricante, modelo, número de série e categoria de registro da aeronave. Para aeronaves empregadas nos serviços de transporte público regular, não regular e por demanda (táxi aéreo), de passageiros e/ou carga, também deve ser informado o nome do fabricante, o modelo e o número de série dos motores e das hélices (quando houver) instalados.</p> <p>Art. 70. O proprietário ou o operador, pessoalmente ou por meio de procurador devidamente constituído, tem até 90 (noventa) dias para preencher e enviar o formulário de recadastramento assinado, com firma reconhecida por autenticidade.</p> <p>§ 1º Nos casos de aeronave de propriedade em condomínio, o formulário deve conter as assinaturas de todos os proprietários ou de seus representantes legais.</p> <p>§ 2º O não envio do formulário de recadastramento devidamente preenchido e dentro do prazo especificado nesta seção ocasionará a suspensão do certificado de aeronavegabilidade da aeronave por até 180 (cento e oitenta) dias.</p> <p>§ 3º Decorrido o período de suspensão sem solução do problema, o certificado de aeronavegabilidade será cancelado.”</p> <p>Sugestão: Exclusão dos artigos 69 e 70, acima transcritos.</p> <p>Justificativa: Entendemos que o processo de recadastramento e atualização dos registros de aeronaves junto ao RAB deve seguir procedimento diverso e não estar previsto na resolução em análise, mas sim em normativo próprio, emitido especificamente para este fim.</p>	
<p>37- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 77. Terminado o prazo para cumprimento das exigências e diante da inércia do requerente, os documentos serão restituídos ao requerente e arquivados.”</p> <p>Sugestão: Art. 77. Terminado o prazo para cumprimento das exigências e diante da inércia do requerente, os documentos serão restituídos ao requerente e os processos serão arquivados.</p>	<p>O texto do regulamento foi alterado.</p>

<p>Justificativa: Entendemos que serão arquivados os processos, e não os documentos. Trata-se apenas de sugestão quanto à terminologia adotada.</p>	
<p>38- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : “Art. 78. Devem ser considerados pedidos de matrícula e nacionalidade de aeronave certificada de fabricação nacional nova, certificada importada ou experimental, e de transferência de propriedade, anexada a seguinte documentação: I - requerimento, preferencialmente padronizado; II - título de aquisição original, quando aplicável; III - <b>prova de regularidade fiscal da transação, quando aplicável;</b> IV - cópia do instrumento para inscrição de gravame, se houver; V - apólice ou certificado de seguro aeronáutico e o comprovante de pagamento do prêmio conforme estabelecido no Capítulo XI desta Resolução; VI - indicação do aeródromo de registro; VII - recolhimento das TFAC. § 1º O aeródromo indicado deve constar da relação oficial da ANAC ou do ROTAER em vigor;”</p> <p>Sugestão: Art. 78. Devem ser considerados pedidos de matrícula e nacionalidade de aeronave certificada de fabricação nacional nova, certificada importada ou experimental, e de transferência de propriedade, anexada a seguinte documentação: I - requerimento, preferencialmente padronizado; II - título de aquisição, original, <b><u>cópia simples ou cópia autenticada, conforme</u></b> aplicável <b><u>nos termos da legislação vigente;</u></b> III - cópia do instrumento para inscrição de gravame, se houver; IV - apólice ou certificado de seguro aeronáutico e o comprovante de pagamento do prêmio conforme estabelecido no Capítulo XI desta Resolução; V - indicação do aeródromo de registro; VI - recolhimento das TFAC. § 1º O aeródromo indicado deve constar da relação oficial da ANAC ou do ROTAER em vigor.</p> <p>Justificativa: Entendemos que extrapola a competência do RAB e da própria ANAC a verificação da regularidade fiscal da transação, tendo em vista o disposto na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, por isso a exclusão do proposto inciso III. Além disso, entendemos ser necessário especificar os casos em que o título de aquisição a ser apresentado deve ser o original ou a cópia. Por isso a sugestão de linguagem que permita a apresentação de cópia simples, cópia</p>	<p>O RAB deve zelar pela regularidade fiscal das transações que registra, quando for o caso. O RAB deve zelar pela autenticidade e veracidade das informações que consubstanciam os registros públicos que produz. Assim, quando aplicável, deverá ser apresentado título de aquisição original, exigência esta já prevista no RBHA 47.</p>

autenticada ou original, conforme especificidades da legislação vigente. Sabe-se que atualmente, em certos casos, é possível a apresentação de cópia simples dos títulos de aquisição.	
39- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item :  “Seção II  Da Aeronave Certificada com Fabricação Nacional</p> <p>Art. 81. Adicionalmente aos documentos exigidos no art. 78, no caso de aeronave certificada de fabricação nacional atual, são exigidos:  I – nota fiscal do fabricante nacional (cópia autenticada ou 2º via); e  II - devolução do certificado de aeronavegabilidade para aeronave recém fabricada.”</p> <p>Sugestão:  Seção II  Da Aeronave Certificada com Fabricação Nacional</p> <p>Art. 81. Adicionalmente aos documentos exigidos no art. 78, no caso de aeronave certificada de fabricação nacional atual, são exigidos:  I - devolução do certificado de aeronavegabilidade para aeronave recém fabricada.</p> <p>Justificativa:  Entendemos que o documento bastante necessário para nova matrícula de aeronave de fabricação nacional é a nota de venda emitida pelo fabricante e apresentada pela Companhia Aérea (conforme já estipulado no artigo 78, inciso II). A exigência de nota fiscal para matrícula de aeronave de fabricação nacional enseja tratamento desigual ao de aeronaves de fabricação estrangeira, de modo que não existe essa exigência em tal caso, apresentando-se somente a nota de venda. Com a manutenção da proposta para apresentação de nota fiscal, conforme disposto no inciso primeiro, estaríamos criando uma exigência a mais para o operador e/ou proprietário de aeronave nacional, que acarretaria ainda numa exposição do valor do produto que não é exigido aos fabricantes e/ou proprietários de aeronaves de fabricação estrangeira.</p>	O texto foi alterado de modo a esclarecer que a nota fiscal do fabricante nacional é exigida somente quando o valor da operação não for expresso no título de aquisição da aeronave.
40- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla & Zimmermann Advogados, C. Rameh & Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz & Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados	Comentário não aproveitado.
<p>Item :  “Art. 82. Adicionalmente aos documentos exigidos no art. 78, no caso de aeronave certificada importada, são exigidos:  I - prova de cancelamento das marcas estrangeiras, do último país de registro, com informação do último</p>	Ver comentário 35.

<p><b>proprietário registrado;</b>                  II - autorização para traslado internacional ou nota de embarque;                  III - documentos relativos à liberação alfandegária – Comprovante de Importação e Extrato de Declaração de Importação – conforme determinado pela Secretaria da Receita Federal;                  IV - contrato de arrendamento ou outros direitos de uso, quando houver, juntamente com o consentimento expresso do proprietário para o registro da aeronave no RAB;                  V - Registro de Operações Financeiras - ROF do sistema de Registro Declaratório Eletrônico de capitais estrangeiros no país, nos casos definidos pelo Banco Central do Brasil, como arrendamentos operacionais e mercantis e financiamentos com prazo superior a 360 (trezentos e sessenta) dias;                  VI - original do certificado de aeronavegabilidade para exportação emitido pela autoridade de aviação civil do país do exportador.”</p> <p>Sugestão:                  Art. 82. Adicionalmente aos documentos exigidos no art. 78, no caso de aeronave certificada importada, são exigidos:                  I - autorização para traslado internacional ou nota de embarque;                  II - documentos relativos à liberação alfandegária – Comprovante de Importação e Extrato de Declaração de Importação – conforme determinado pela Secretaria da Receita Federal;                  III- contrato de arrendamento <b>operacional simples ou mercantil</b> ou outros direitos de uso, quando houver, juntamente com o consentimento expresso do proprietário para o registro da aeronave no RAB;                  IV - Registro de Operações Financeiras - ROF do sistema de Registro Declaratório Eletrônico de capitais estrangeiros no país, nos casos definidos pelo Banco Central do Brasil, como arrendamentos operacionais <b>simples</b> e mercantis e financiamentos com prazo superior a 360 (trezentos e sessenta) dias;                  V - original do certificado de aeronavegabilidade para exportação emitido pela autoridade de aviação civil do país do exportador.</p> <p>Justificativa:                  Entendemos que a exclusão do inciso I justifica-se pelo fato de que a comunicação é realizada diretamente entre as autoridades aeronáuticas envolvidas.                  As demais sugestões de inclusão tem por objetivo apenas uniformizar a linguagem utilizada na resolução.</p>	
<p>41- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :                  “Seção XIII                  Da Inscrição de Cessão Temporária, Locação, Arrendamento, Intercâmbio e Outros Direitos de Uso                  Art. 92. Para inscrição de cessão temporária, locação, arrendamento, intercâmbio e outros direitos de uso são exigidos os seguintes documentos:                  I - requerimento, preferencialmente padronizado;                  II - apólice ou certificado de seguro e o comprovante de pagamento do prêmio, conforme especificado no</p>	<p>Não é necessária alteração para uniformização da linguagem.</p>



<p>Capítulo XI desta Resolução;</p> <p>III - termo de cessão e aceitação ou contrato transferindo a responsabilidade ao arrendatário quanto à exploração e operação da aeronave, acompanhado do Registro de Operações Financeiras - ROF do sistema de Registro Declaratório Eletrônico de capitais estrangeiros no país, nos casos definidos pelo Banco Central do Brasil, como arrendamentos operacionais e mercantis e financiamentos com prazo superior a 360 (trezentos e sessenta) dias;</p> <p>IV - restituição do certificado de matrícula e, quando necessária emissão de novo certificado de aeronavegabilidade, restituição do antigo;</p> <p>V - termo de anuência do proprietário ou arrendador, no caso de cessão do arrendamento ou subarrendamento;</p> <p>VI - para contratos de arrendamento, envolvendo concessionária de serviços aéreos, é necessário que a situação operacional da empresa arrendatária esteja regular junto a ANAC;</p> <p>VII - para a inscrição de cessão temporária a aeroclube, clube de aviação ou escola de aviação civil é necessário que o cessionário esteja com sua situação jurídico-social regular junto à ANAC;</p> <p>VIII - recolhimento das TFAC.”</p> <p>Sugestão:          “Seção XIII          Da Inscrição de Cessão Temporária, Locação, Arrendamento, Intercâmbio, Cessão de uso de aeronaves e Outros Direitos de Uso          Art. 92. Para inscrição de cessão temporária, locação, arrendamento, intercâmbio, cessão de uso de aeronaves e outros direitos de uso são exigidos os seguintes documentos:          I - requerimento, preferencialmente padronizado;          II - apólice ou certificado de seguro e o comprovante de pagamento do prêmio, conforme especificado no Capítulo XI desta Resolução;          III - termo de cessão e aceitação ou contrato transferindo a responsabilidade ao arrendatário quanto à exploração e operação da aeronave, acompanhado do Registro de Operações Financeiras - ROF do sistema de Registro Declaratório Eletrônico de capitais estrangeiros no país, nos casos definidos pelo Banco Central do Brasil, como arrendamentos operacionais simples e mercantis e financiamentos com prazo superior a 360 (trezentos e sessenta) dias;          IV - restituição do certificado de matrícula e, quando necessária emissão de novo certificado de aeronavegabilidade, restituição do antigo;          V - termo de anuência do proprietário ou arrendador, no caso de cessão do arrendamento ou subarrendamento;          VI - para contratos de arrendamento, envolvendo concessionária de serviços aéreos, é necessário que a situação operacional da empresa arrendatária esteja regular junto a ANAC;          VII - para a inscrição de cessão temporária a aeroclube, clube de aviação ou escola de aviação civil é necessário que o cessionário esteja com sua situação jurídico-social regular junto à ANAC;          VIII - recolhimento das TFAC.”</p> <p>Justificativa:          As sugestões de inclusão tem por objetivo uniformizar a linguagem adotada na resolução e também considera modalidades de contratos não mencionadas na resolução mas que são utilizadas no mercado da aviação.</p>	
<p>42- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>

<p>&amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	
<p>Item :  “Art. 100. A matrícula será cancelada:  I - por decisão judicial;  II - a requerimento do proprietário ou explorador da aeronave quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal;  III - de ofício, na hipótese de abandono ou perecimento da aeronave, verificado em inquérito administrativo, ou documento idôneo que ateste a destruição ou sucateamento da aeronave.”</p> <p>Sugestão:  Art. 100. A matrícula será cancelada:  I - por decisão judicial;  II - a requerimento do proprietário ou explorador da aeronave quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal;  III - de ofício, na hipótese de abandono ou perecimento da aeronave, verificado em inquérito administrativo, ou documento idôneo que ateste a destruição ou sucateamento da aeronave.  <b><u>IV – a requerimento da parte interessada a qual foi outorgada uma IDERA – Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization, nos termos da Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis e do Protocolo à Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis Relativo a Questões Específicas ao Equipamento Aeronáutico.</u></b></p> <p>Justificativa:  Considerando as declarações da República Federativa do Brasil em relação à Convenção da Cidade do Cabo e a aceitação dos termos e do procedimento sobre IDERA, deve o RAB cancelar matrículas também nos casos previstos na Convenção, mediante o requerimento da parte interessada listada em uma IDERA.</p>	<p>Ver comentário 20.</p>
<p>43- ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item :  “Art. 106. São exigidos os seguintes documentos para cancelamento de matrícula de aeronave:  I - requerimento, preferencialmente padronizado;  II - comprovante de liquidação de gravame, se houver;  III - devolução dos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade;  IV - nos casos de exportação ou reexportação:  a) documentos de liberação alfandegária – Comprovante de Importação e Extrato de Declaração de Importação – conforme determinado pela Secretaria da Receita Federal;  b) comunicação da liberação das marcas, quando for pelo fabricante;  c) expressa concordância do credor se a aeronave a ser transferida para o exterior for brasileira e objeto de</p>	<p>O texto foi corrigido de modo a estabelecer que são exigidos a Declaração de Despacho de Exportação (DDE), conforme determinado pela Secretaria da Receita Federal, e o Registro de Exportação (RE), conforme determinado pelo Banco Central do Brasil.</p>

<p>garantia; d) certificado de aeronavegabilidade para exportação; e e) recolhimento das TFAC.”</p> <p>Sugestão: “Art. 106. São exigidos os seguintes documentos para cancelamento de matrícula de aeronave: I - requerimento, preferencialmente padronizado; II - comprovante de liquidação de gravame, se houver; III - devolução dos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade; IV - nos casos de exportação ou reexportação: a) documentos de liberação alfandegária – Comprovante de <b>Exportação</b> e Extrato de Declaração de Importação – conforme determinado pela Secretaria da Receita Federal; b) comunicação da liberação das marcas, quando for pelo fabricante; c) expressa concordância do credor se a aeronave a ser transferida para o exterior for brasileira e objeto de garantia; d) certificado de aeronavegabilidade para exportação; e e) recolhimento das TFAC.”.</p> <p>Justificativa: Correção de terminologia adotada, já que o que um dos documentos de liberação alfandegária é na realidade Comprovante de Exportação, e não de Importação.</p>	
<p>44- ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A., Azul Linhas Aéreas S.A., Grupo LATAM, OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca – Grupo Synerjet), TAM Linhas Aéreas S.A., VRG Linhas Aéreas S.A. (GOL), Abdalla &amp; Zimmermann Advogados, C. Rameh &amp; Advogados Associados, De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados, Machado, Meyer, Sendacz &amp; Ópice Advogados, Motta, Fernandes Rocha Advogados, Pinheiro Neto Advogados</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Texto geral da minuta – Inclusão de Apêndice/Anexo</p> <p>Sugestão: Sugerimos a inclusão de Apêndice/Anexo de definições e conceituações para as finalidades do Registro Aeronáutico Brasileiro, semelhante ao “Apêndice A - Glossário” do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA 47).</p> <p>Justificativa: Entendemos ser necessária a inclusão de glossário para termos comuns, definições e conceituações constantes do texto da Resolução, de forma a uniformizar o entendimento e facilitar a interpretação, assim como evitar ambiguidades ou divergência de conceitos no texto da Resolução.</p>	<p>Dificuldades de entendimento poderão ser sanadas por material interpretativo, caso necessário.</p>

**FIM DAS CONTRIBUIÇÕES**