



**Relatório de análise das contribuições referentes à  
audiência pública nº 11/2014, do REGULAMENTO  
BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 65 - RBAC nº 65  
(período das contribuições: 29/5/2014 a 28/6/2014)**

Maio - 2018

# 63 contribuições

<b>Contribuição nº 1</b>
<b>Colaborador: MARCOS VINICIO DE MENESES BLASO</b>
<b>Instituição: GABINETE MILITAR DO GOVERNADOR DO ESTADO DE MINAS GERAIS</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.93 - RECADASTRAMENTO DE DETENTORES DE LICENÇAS/CHT – pela resolução n. 230 de 15/05/2012, ficou revogado a exigência de experiência profissional de 1 ano de trabalho em empresa aérea homologada segundo os regulamentos 121, 135 e 145. Contudo, a ANAC continua exigindo a comprovação de experiência, e a abertura de processo de marcação de recheque vinculada a uma empresa homologada, o que inviabiliza a revalidação de licença de mecânicos autônomos e/ou mecânicos que trabalham em empresas detentoras de aeronaves e que operem segundo o regulamento 91.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Inserir parágrafo que requerendo: (X) Comprovar vínculo contratual de trabalho com operador aéreo segundo o RBHA 91, ou com empresa aérea ou em empresa de manutenção, homologadas segundo os RBAC 121, 135 ou 145.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O presente requisito se justifica pela prerrogativa garantida no <b>RBAC 43.7 – Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração.</b> <i>(b)-I O detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC em célula e grupo motopropulsor pode aprovar o retorno ao serviço de:</i> ... <i>(3) aeronaves submetidas a inspeções de até 100 horas previstas no programa de manutenção do fabricante ou num programa aprovado de inspeções progressivas e ações corretivas com o mesmo nível de complexidade, quando vinculado a uma empresa que opere segundo o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; e</i>  Portanto, se o mecânico de manutenção trabalhando para empresa que opere segundo o RBHA 91 pode retornar uma aeronave ao serviço após inspeções de até 100 horas, não se justifica que na revalidação de sua licença seja exigido qualquer vínculo com uma empresa de manutenção, ou empresa aérea, muito menos que seja estabelecido um processo de cheque prático, visto que esse requisito foi excluído da regulamentação em vigor. Acrescento que tal procedimento tem sido correntemente cobrado pelo setor de licenças da ANAC, inviabilizando o processo revalidação de mecânicos que trabalham em empresas operadoras de administração pública e de aviação executiva.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Não fica claro, pela contribuição, onde se pretenderia incluir o parágrafo sugerido. Pelo contexto, supôs-se que seria um requisito associado ao processo de recredenciamento, como uma exigência vinculada ao parágrafo 65.72(f) (renumerado para 65.72(d)). No entanto, esclarece-se que não é intenção da ANAC requerer a comprovação de vínculo contratual de trabalho para processar o recadastramento. Com relação ao parágrafo 43.7(b)-I(3), observa-se que, conforme o relatório de análise das contribuições da audiência pública nº 10/2011 [1], que resultou na publicação do RBAC nº 43, o trecho “empresas que operam segundo o RBHA 91” se refere somente às empresas de Serviço Aéreo Especializado. [1] <a href="http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/aud10_2011/relatorio.pdf">http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/aud10_2011/relatorio.pdf</a>

<b>Contribuição nº 2</b>
<b>Colaborador: Hanna Flávia Brandalize</b>
<b>Instituição: Thorus Táxi Aéreo – Aero Service Ltda</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.72 (e) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC em conformidade com a regulamentação revogada pelo parágrafo 65.72(d) desta seção deve ter sua licença substituída até 31 de dezembro de 2015, por intermédio de solicitação de segunda via de licença.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
“A solicitação de segunda via deverá ser feita através do Sistema informatizado da ANAC, devendo ser apresentados os seguintes documentos:”
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O texto não deixa claro se somente deverá ser solicitada uma segunda via ou se deverá ser realizado o recadastramento do profissional, gerando dúvidas em relação ao processo que deve ser feito para requerer a 2ª via da habilitação.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Não se justifica incluir no RBAC que a solicitação deve ser feita por meio do Sistema informatizado da ANAC, uma vez que, embora essa seja a forma usual e recomendada, não haveria impedimento de solicitar a segunda via de outras formas. De forma geral, não é necessário incluir no regulamento o detalhamento de um procedimento.

Por fim, esclarece-se que esse requisito trata apenas de solicitação de segunda via – e não do recadastramento, previsto em 65.72(f) (posteriormente renumerado para 65.72(d)). O parágrafo sobre solicitação de segunda via foi retirado, não havendo mais exigência de solicitação de segunda via, em alinhamento à alteração realizada no RBAC nº 61, seção 61.7.

#### Contribuição nº 3

Colaborador: Hanna Flávia Brandalize

Instituição: Thorus Táxi Aéreo – Aero Service Ltda

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

65.72 (f) Recadastramento de detentor de licença - a cada três anos, a partir da data da emissão da habilitação, o detentor deve efetuar o seu recadastramento junto à ANAC. A falta deste recadastramento implicará na suspensão da habilitação emitida.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“O recadastramento deverá ser realizado através do Sistema informatizado da ANAC, devendo ser apresentados os seguintes documentos:”

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto não deixa claro como o profissional deve fazer o recadastramento, gerando dúvidas se somente devem ser atualizados os dados cadastrais ou se deverá ser enviado à ANAC os comprovantes de experiência recente, declaração de experiência, etc.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

O recadastramento é exigência que já consta no RBHA 65 (65.93) e não foi proposta na audiência pública alteração desse procedimento. No entanto, considerando que a contribuição aponta não estar claro, no texto do RBAC, o que é exigido para o recadastramento, foram acrescentados esclarecimentos de que o recadastramento deve ser feito na forma estabelecida pela ANAC. Com relação à experiência recente, não deverá ser requerida para o recadastramento, pois o processo será alterado para ter um caráter censitário, baseado na manifestação do mecânico de manutenção aeronáutica, com objetivo de estimar o número de profissionais ativos. Ressalta-se, no entanto, que os requisitos de experiência recente, em 65.83, continuam vigentes e deverão ser observados normalmente pelos mecânicos de manutenção aeronáutica para exercer suas atividades, ou seja, o mero recadastramento atualizado não garante que o mecânico de manutenção possa exercer suas prerrogativas. Apenas se pretende deixar de exigir que o mecânico de manutenção aeronáutica comprove o atendimento a esses requisitos de experiência recente no momento de seu recadastramento.

#### Contribuição nº 4

Colaborador: Hanna Flávia Brandalize

Instituição: Thorus Táxi Aéreo – Aero Service Ltda

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

65.77 (a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve apresentar pelo menos um certificado de conclusão, com aprovação, de curso de manutenção provido por uma instituição certificada pela ANAC, e evidências que comprovem experiência prática, **após sua aprovação no exame teórico da ANAC**, com os procedimentos...

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Remover a parte do texto **após sua aprovação no exame teórico da ANAC**

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Muitos profissionais começam a fazer estágio como auxiliar de mecânico no início do curso, o que aumenta o conhecimento da aeronave e suas partes, tendo um paralelo entre o que é aprendido em sala de aula (teórica) e as aplicações na prática. Na minha opinião essa experiência não deve ser descartada para comprovação de tempo de experiência, visto que ela realmente foi adquirida durante a execução do curso e ajuda o profissional a aplicar na prática o que é aprendido na teoria.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

#### Contribuição nº 5

<b>Colaborador: Hanna Flávia Brandalize</b>
<b>Instituição: Thorus Táxi Aéreo – Aero Service Ltda</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.77 (a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve apresentar pelo menos um certificado de conclusão, com aprovação, de curso de manutenção provido por uma instituição certificada pela ANAC, e evidências que comprovem experiência prática, após sua aprovação no exame teórico da ANAC, com os procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados na manutenção <u>e modificação em células</u> (no caso de solicitação de habilitação em célula)...
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Remover a parte do texto “ <u>e modificação em células</u> ”
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não acho necessária a experiência de modificação em célula de aeronaves para atuar como Mecânico de Manutenção Aeronáutica, visto que essa experiência somente pode ser adquirida em empresas de engenharia. Além disso, o profissional que irá assinar modificações em célula precisa ser engenheiro, não cabendo ao MMA a necessidade de experiência nessa área.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. Em harmonização ao 14 CFR Part 65.77, foi utilizado “ou” em lugar de “e”. Embora o texto não seja igual ao sugerido, entende-se que se alcança a justificativa apresentada, pois a experiência prática com os “procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados na (...) alteração em células” (nome utilizado no lugar de “modificação em células”) não se torna necessária para cumprimento do requisito, podendo ser cumprido também com experiência prática com os “procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados” na construção ou manutenção de células.

<b>Contribuição nº 6</b>
<b>Colaborador: Hanna Flávia Brandalize</b>
<b>Instituição: Thorus Táxi Aéreo – Aero Service Ltda</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.81 Prerrogativas e limitações gerais da licença (a) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica pode executar ou supervisionar a manutenção, manutenção preventiva ou uma alteração em um produto aeronáutico para o qual possui habilitação técnica, considerando os cursos e treinamentos complementares que possui e pode executar os serviços adicionais de acordo com as provisões das seções 65.85, 65.87 e 65.88. <b>Entretanto, o titular da licença somente pode supervisionar a manutenção, manutenção preventiva ou uma alteração em um produto aeronáutico, e aprovar seu retorno ao serviço desde que tenha satisfatoriamente realizado o mesmo serviço em uma ocasião anterior. Se o titular da licença não executou o serviço em uma ocasião anterior, deve demonstrar sua habilidade para a ANAC ou sob a supervisão direta de um titular de licença de mecânico de manutenção com certificado de habilitação técnica apropriada que tenha a experiência prática requerida para este serviço.</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Remover o parágrafo “Entretanto, o titular da licença somente pode supervisionar a manutenção, manutenção preventiva ou uma alteração em um produto aeronáutico, e aprovar seu retorno ao serviço desde que tenha satisfatoriamente realizado o mesmo serviço em uma ocasião anterior. Se o titular da licença não executou o serviço em uma ocasião anterior, deve demonstrar sua habilidade para a ANAC ou sob a supervisão direta de um titular de licença de mecânico de manutenção com certificado de habilitação técnica apropriada que tenha a experiência prática requerida para este serviço.”
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Existem oficinas de manutenção com quadro de funcionários reduzidos, em que o mecânico executor é o mesmo profissional que aprova para retorno ao serviço, não tendo outro profissional para supervisioná-lo no serviço executado. Algumas dessas empresas possuem pessoal com curso da aeronave, porém, o profissional pode nunca ter executado determinado serviço. O parágrafo não deixa claro se a experiência no serviço deve ser adquirida na mesma empresa ou se experiência no serviço realizado em outras empresas também pode ser levada em consideração. Como a ANAC irá verificar se o profissional realizou o serviço anteriormente? Visto que algumas aeronaves tem uma grande extensão de serviços que podem ser realizados, muitas vezes inclusos dentro de outras tarefas. Além disso, como o profissional demonstrará habilidade à ANAC? Visto que a mesma tem número reduzido de pessoal para verificar pessoal habilitado?
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. O conceito geral do requisito proposto está alinhado com a regulamentação americana e não foi alterado, mantendo-se a exigência de que um mecânico somente pode supervisionar um serviço se já tiver executado tal serviço anteriormente. Com relação à situação

em que o mecânico de manutenção aeronáutica não executou o serviço anteriormente, foi alterado o texto para indicar que o mecânico deve “ser capaz de demonstrar sua habilidade para a ANAC, quando for requerido a ele, ou deve demonstrar sua habilidade sob a supervisão direta de um titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica com certificado de habilitação técnica apropriada que tenha a experiência prática requerida para esse serviço”.

#### Contribuição nº 7

**Colaborador: Hanna Flávia Brandalize**

**Instituição: Thorus Táxi Aéreo – Aero Service Ltda**

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

65.83 Requisitos de experiência recente

(a) O titular de uma licença somente pode exercer os privilégios de sua licença se nos últimos vinte e quatro meses ele:

**(1) comprovou para a ANAC que está apto a executar um determinado serviço; ou**

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Descrever como deverá ser feita a comprovação de aptidão para executar determinado serviço (declaração de experiência, teste teórico, curso da aeronave???)

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto não deixa claro como a comprovação de que o profissional está apto para executar determinado serviço deverá ser feita, gerando dúvidas aos profissionais enquadrados neste parágrafo.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O texto foi complementado, descrevendo-se que a comprovação se dá por meio da realização de exames oral e prático, conforme previsto na seção 65.79. A seção teve o texto reestruturado, mantendo-se, porém, os conceitos apresentados na audiência.

#### Contribuição nº 8

**Colaborador: Hanna Flávia Brandalize**

**Instituição: Thorus Táxi Aéreo – Aero Service Ltda**

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

65.83 Requisitos de experiência recente

(a) O titular de uma licença somente pode exercer os privilégios de sua licença se nos últimos vinte e quatro meses ele:

(1) comprovou para a ANAC que está apto a executar um determinado serviço; ou (2) tenha, por pelo menos seis meses:

(i) trabalhado na habilitação relacionada com a sua licença;

(ii) supervisionado tecnicamente outros mecânicos;

(iii) supervisionado administrativamente a manutenção ou alteração de uma aeronave;

(iv) atuado no treinamento técnico de pessoal em serviços relacionados a sua habilitação;

ou (v) exercido qualquer combinação dos parágrafos 65.83(a)(2)(i), 65.83(a)(2)(ii), 65.83(a)(2)(iii) ou 65.83(a)(2)(iv).

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

65.83 (a)(2)(v) exercido Controle Técnico de Manutenção de aeronaves

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Englobar o pessoal que trabalho no Controle Técnico de aeronaves, e tem contato direto com os programas de manutenção, diretrizes de aeronavegabilidade, etc. Atualmente, por falta dessa informação clara no regulamento, muitas empresas se negam a emitir declaração de experiência para mecânicos que trabalham nessa área, fazendo com que os mesmos não consigam demonstrar experiência recente, mesmo que tenham trabalhado diretamente no controle de manutenção da aeronave.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Esclarece-se, no entanto, que o aproveitamento de experiência em CTM poderá ser enquadrado em alguma das previsões de 65.83(a)(1) da proposta (que foi renumerado para 65.83(a)), dependendo de avaliação caso a caso pela GCEP/SPO, desde que a referida demonstração de experiência reflita o nível de segurança necessário ao exercício da função pretendida.

Observa-se ainda que o termo “administrativamente” foi alterado para “gerencialmente”, como melhor tradução para “in a executive capacity” do 14 CFR.

#### Contribuição nº 9

**Colaborador: 1º SARGENTO AVIADOR (MOTORES DE AVIAÇÃO) SERGIO JOSÉ DA SILVA ARAUJO JUNIOR**

**Instituição: MARINHA DO BRASIL**

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

**65.84 Emissões de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas**

(a) Os Oficiais Especialistas, Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, formados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica, têm direito à licença definitiva, sem que para isso precisem realizar novo curso ou prestar exames teóricos da ANAC.

(b) Outras Forças (2) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

**65.84 Emissões de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas**

(a) Os Oficiais Especialistas, Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, formados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica, **e os Suboficiais e Sargentos da AVIAÇÃO NAVAL (MARINHA DO BRASIL) formados pelo CIAAN (CENTRO DE INSTRUÇÃO E ADESTRAMENTO AERONAVAL)**, têm direito à licença definitiva, sem que para isso precisem realizar novo curso ou prestar exames teóricos da ANAC.

**Solicito suprimir ou retirar da parte 68.84 sub parte (b) Outras Forças (2) (os militares pertencentes às demais Forças Armadas, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC.)** para que o mesmo não entre em conflito de informações do parágrafo 65.84 (a)

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Criado pelo decreto presidencial nº 37398 de 27 de maio de 1955 o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), forma desde então, os Pilotos de Aeronaves, Mecânicos de Aviação em todas as especialidades além de realizar cursos expeditos tais como: CorAv (Combate a corrosão e pintura em aeronaves), CombAv (Controle, inspeção e armazenamento de combustíveis de aviação), e outros cursos que qualificam mecânicos e operadores de aeronaves de Asa fixa e Asa Rotativa. O CIAAN contribui significativamente na qualificação e formação dos mecânicos de Aviação do Exército Brasileiro formando mecânicos em todas as Especialidades Aeronáuticas além de, formar mecânicos de aviação para as Forças Armadas de outros países da América do Sul tais como: Uruguai e Venezuela. A Armada uruguaia teve, há pouco tempo, uma de suas aeronaves reformada (Overhaul - PMGA) nas instalações da Superintendência Industrial da Base Aérea de São Pedro da Aldeia e seus pilotos e mecânicos cursados em nosso Centro de Instrução. Os cursos do CIAAN são reconhecidos pelo MEC na Portaria 328 de agosto de 1982.

Em virtude dos fatos expostos acima venho através deste solicitar revisão com a inclusão dos Sub Oficiais e Sargentos da Marinha do Brasil formados pela escola de aviação CIAAN no capítulo **65.84 Emissão de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas (a)** desta RBAC E retirar do **65.84 b - Outras forças (1) e (2)** no que se refere os Sub Oficiais e Sargentos formados no CIAAN.

Desde já agradeço a oportunidade de contribuir com a ANAC reiterar que a formação dos mecânicos de aviação formados pela escola de aviação da marinha do Brasil (CIAAN) e de elevado NÍVEL pois a FAB foi criada a partir da Aviação Naval.

Respeitosamente, Sergio José da Silva Araujo Junior  
1º SG AV-MV

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Não foram previstos como alvos de alteração, nesta audiência pública, os requisitos direcionados à concessão de licenças e habilitações para mecânicos das forças armadas, sendo que o texto proposto para a seção 65.84 basicamente reproduz o texto então em vigor no RBHA 65.89.

Tendo em vista o número de contribuições referente ao assunto, decidiu-se, neste momento, por manter no RBAC uma previsão mais ampla, que permite à ANAC reconhecer os cursos ministrados por instituições militares e a experiência prática em unidades aéreas militares como equivalentes aos demais requisitos do RBAC nº 65, nos processos de concessão de licenças de mecânico de manutenção aeronáutica e habilitações aos militares. Os critérios para tais desvios constarão na Instrução Suplementar (IS) nº 65-001.

**Contribuição nº 10**

**Colaborador: Fernando Alberto dos Santos**

**Instituição: SNETA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO**

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

**Á**  
**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC**  
Superintendência de Segurança Operacional.

<p><b>At. Exmo. Sr.</b> <b>Wagner Willian de Souza Moraes</b> Superintendente Ref. RBAC nº 65 – Audiência Pública Senhor Superintendente, O SNETA – Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo, dirige-se a esta Agência, para solicitar seja adiado para período posterior à COPA DO MUNDO FIFA 2014 o processo de consulta pública relativo à regulamentação do DOV, conforme processo de <b>PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 65 (RBAC Nº 65), INTITULADO “LICENÇAS, HABILITAÇÕES E REGRAS GERAIS PARA DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO E MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA”, EM SUBSTITUIÇÃO AO REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA 65 (RBHA 65)</b>, já disponível no site desta agência. Dada à grande importância do assunto e o fato de empresas de táxi aéreo estarem a cada dia mais interessadas na matéria face ao crescimento da demanda pelo DOV, este SINDICATO NACIONAL sugere o adiamento, permitindo que as análises e sugestões relativas ao assunto possam receber a devida atenção. Esperando contar com a compreensão desta Autoridade, Atenciosamente, SNETA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Não preenchido.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não preenchido.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>O texto se refere a uma solicitação de prorrogação do prazo para a audiência pública – e não diretamente a uma proposta de alteração do texto do regulamento. Para esta audiência pública, foi concedido o prazo de 30 dias, normalmente utilizado nos processos de revisão de regulamento. Observa-se que o prazo mínimo é de 10 dias corridos, conforme estabelecido na Instrução Normativa nº 18/2009, de forma que já foi adotado um prazo superior ao mínimo. Considerando ainda que o regulamento submetido à audiência pública, não é de grande extensão, decidiu-se por não prorrogar a audiência pública.</p>

<b>Contribuição nº 11</b>
<b>Colaborador: Adilio Marcuzzo Junior</b>
<b>Instituição: Aerobyte Serviços de Informática e Aeronáuticos Ltda.</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>1) 65.21 2) 65.72(f) 3) 65.85 / 65.87 / 65.88 4) Alteração no campo 7 do SEGVÔO-001</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>1) 65.21 Alteração de endereço (a) Dentro de 30 (trinta) dias após a mudança de seu endereço de correspondência, o titular de uma licença emitida segundo este regulamento deve informar à ANAC, por escrito, <b>por e-mail (xxxx@anac.gov.br) ou atualizando seus dados no sistema SACI (https://sistemas.anac.gov.br/saci/)</b> seu novo endereço. 2) 65.72.(f) Recadastramento de detentor de licença - a cada três anos, a partir da data da emissão da habilitação, o detentor deve efetuar o seu recadastramento junto à ANAC <b>por escrito, por e-mail (xxxx@anac.gov.br) ou atualizando seus dados no sistema SACI (https://sistemas.anac.gov.br/saci/)</b>. A falta deste recadastramento implicará na suspensão da habilitação emitida. 3) 65.85, 65.87 e 65.88 : ...considerando cursos de <b>familiarização de produtos aeronáuticos</b> e treinamentos realizados</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>1) Possibilitar ao profissional o uso de vários meios de atualização de seu endereço. 2) Possibilitar ao profissional o uso de vários meios de atualização de seus dados. 3) Esclarecer quais cursos são necessários para o mecânico poder atuar em cada habilitação. 4) Remover a função "Mecânico Habilitado" no campo 7 do SEGVÔO-001 (F-400-04) visto que a eliminação da função de inspetor autônomo não requer mais a existência deste campo neste formulário.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>

1 e 2. Contribuições não acatadas.

As formas de atualização de endereço e recadastramento não precisam estar detalhadas no regulamento, de forma que se houver novas formas no futuro não se fique restrito às já listadas no RBAC. O requisito de atualização de endereço foi alterado para especificar que a atualização deve ser informada à ANAC, sendo aceito, a princípio, o SACI.

3. Contribuição não acatada.

Como esses cursos, assim como os treinamentos (que também não são especificados), podem receber diferentes denominações, entende-se que não é adequado especificá-los no RBAC. De qualquer forma, esclarece-se que o texto incluiria os cursos normalmente denominados “cursos de familiarização de produtos aeronáuticos”.

4. Contribuição não acatada.

A alteração do SEGV001 (F-400-04) não está no escopo dessa audiência. No entanto, observa-se que a prerrogativa de aprovar o retorno ao serviço encontra-se regulada pelo RBAC 43.7, havendo previsão de liberação por mecânico habilitado.

**Contribuição nº 12**

**Colaborador: Joel Costa da Silva**

**Instituição: Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia - BAeNSPA - COM 0610-05/ANAC**

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

65.84

(b)(2) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente:

(i) aos militares da Reserva da Marinha, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAAN, no nível de Especializado ou Aperfeiçoamento, em ambos os casos com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de serviço ativo, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

(b)(2) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames práticos da ANAC, dentro da habilitação pertinente:

(i) aos militares da Marinha, na graduação de Cabo ou acima, que tenham realizado curso no Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira - CIAAN, no nível de Especialização e Subespecialização ou Aperfeiçoamento, Especialização e Aperfeiçoamento nos casos anteriores a 2001, em ambos os casos com a comprovação de um tempo mínimo de 3 anos de experiência, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC ou examinador credenciado. Somente estarão amparados os militares que possuírem as seguintes especialidades:

- a especialidade de VN ( Aviônica ) corresponde à habilitação de Aviônicos;
- a especialidade de MV ( Motores de Aviação ) corresponde a habilitação de Grupo Motopropulsor; e
- as especialidades de SV e HV ( Estrutura de Aviação e Hidráulica de Aviação ) correspondem a habilitação de Célula.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

No que diz respeito a forças auxiliares: elas formam seus mecânicos e pilotos nos centros de formação das Forças Armadas (não possuem centros de instrução). Sendo assim creio que o assunto deverá ser abordado por cada força auxiliar, devido não seguirem o mesmo padrão de ascensão das Forças Armadas.

Entendo que, à ANAC já considera que o militar da reserva da Marinha não necessita fazer os exames teóricos, então não haveria necessidade que o da Ativa o faça, pois ele está em plena atividade exercendo sua função.

A Marinha forma os Cabos no CIAAN (Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira) durante aproximadamente 15 meses (1572 horas aula) como executores dos serviços de Manutenção de Aviação em Geral em suas habilitações e somente após 5 anos e que são selecionados para o curso de Formação de Sargentos onde fazem o Aperfeiçoamento (época em que já possuem em sua carreira mais de 3 anos de experiência). Às 1572 horas aula são divididas em 794 h/a no curso de especialização (modulo básico) e 778 h/a no curso de Subespecialização (modulo especializado). O Aperfeiçoamento tem carga horária real total de 691 h-a.

\*De acordo com o currículo do curso, na minuta do RBAC 147 que está em fase de análise é previsto 710 h-a no modulo básico e modulo especializado 610 h-a.

\*Nos casos anteriores a 2001 a formação era composta apenas de Especialização (compreendia o modulo básico) e Aperfeiçoamento. Considero que a carga horária total é suficiente para conceder a CHT para os militares que atenderem estes requisitos, de maneira bastante segura.

Informo ainda que nossos militares que foram para reserva nos últimos anos estão fazendo parte da grande maioria das Empresas particulares de nossa Aviação Civil.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.  
Vide resposta à contribuição nº 9 deste Relatório.

#### Contribuição nº 13

Colaborador: SUBOFICIAL AVIADOR MARCO ANTONIO ALVES DE SANT'ANNA

Instituição: MARINHA DO BRASIL

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

##### 65.84 Emissões de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas

(a) Os Oficiais Especialistas, Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, formados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica, têm direito à licença definitiva, sem que para isso precisem realizar novo curso ou prestar exames teóricos da ANAC

(b) Outras Forças (2) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

##### 65.84 Emissões de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas

(a) Os Oficiais Especialistas, Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, formados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica, **e os Suboficiais e Sargentos da MARINA DO BRASIL, formados pelo CIAAN (CENTRO DE INSTRUÇÃO AERONAVAL)**, têm direito à licença definitiva, sem que para isso precisem realizar novo curso ou prestar exames teóricos da ANAC.

**Solicito suprimir ou retirar da parte 68.84 sub parte (b) Outras Forças (2) (os militares pertencentes às demais Forças Armadas, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC.)** para que o mesmo não entre em conflito de informações do parágrafo 65.84 (a)

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Criado pelo decreto presidencial nº37398, de 27 de maio de 1955, o Centro de Instrução Aero Naval (CIAAN), forma desde então, os Pilotos de Aeronaves, Mecânicos de Aviação, em todas as especialidades, além de realizar cursos expeditos como:

- CorAv (Pintura e Combate a Corrosão em Aeronaves);
- CombAv (Controle, Inspeção e Armazenamento de Combustível de Aviação);
- SupSAv (Supervisor de Segurança de Aviação); e
- MetAv (Meteorologia de Aviação);

Outros cursos que qualificam mecânicos e operadores de Aeronaves de Asa fixa e Asa Rotativa, também são realizados no CIAAN. Vindo a contribuir sobremaneira, com a qualificação e continuado aperfeiçoamento técnico, conferindo aos mecânicos e técnicos de aviação e controladores de voo, a habilitação técnica requerida para atuar nos diferentes setores ligados aos serviços e atividades de aviação.

Contribuí igualmente, de forma significativa, na qualificação e formação dos Militares Mecânicos de Aviação do Exército Brasileiro, em todas as Especialidades Aeronáuticas de interesse daquela Força.

Participa também da manutenção do bom relacionamento com países da América do sul, vizinhos, fronteiriços, preparando e formando os Militares em mecânicos de aviação, tal como, o Uruguai, o qual teve uma de suas aeronaves reformada em nossas dependências (PMGA), assim como a formação de pilotos e mecânicos em nosso Centro de Instrução.

Os cursos do CIAAN são reconhecidos pelo MEC, de acordo com a Portaria nº 328 de agosto de 1982.

Em virtude dos fatos expostos acima, venho através deste, solicitar a V. Sa. a revisão conforme sugestão supramencionada, onde contempla e consulta a possibilidade de inclusão dos Suboficiais e Sargentos da Marinha do Brasil, formados pela Escola de Aviação – CIAAN, no capítulo **65.84 Emissão de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas (a)** desta RBAC E retirar do **65.84 b - Outras forças (1) e (2)** no que se refere os Sub Oficiais e Sargentos formados no CIAAN.

Desde já agradeço a honrosa oportunidade em poder contribuir com a ANAC e reitero que a formação dos mecânicos de aviação, pelo Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval - (CIAAN), da Marinha do Brasil, salvo juízo superior, equiparasse a dos centros de formação dessa honrada Força - FAB.

Colocamo-nos a disposição para dirimir quaisquer duvidas e se necessário, para recebê-los em nossas dependências, aguardo vosso contato.

Respeitosamente,

Marco Antonio Alves de Sant'Anna  
Suboficial FN-AV

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.  
Vide resposta à contribuição nº 9 deste Relatório.

**Contribuição nº 14**

**Colaborador: CHARLES STARRET CHAGAS JUNIOR**

**Instituição: MARINHA DO BRASIL**

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

Licenciar/Habilitar os militares especialistas da Aviação da Marinha do Brasil para que possam retirar a Carteira da ANAC para **MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA**.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

**SUBPARTE D - MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA, nos seguintes itens:**

65.17 Procedimentos Gerais – no parágrafo (a) onde se lê, **os exames estabelecidos neste regulamento são realizados em local, data, horário e perante a pessoa definidos pela ANAC**. \*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (a) para os militares da Marinha com profissão comprovada na área de Aviação pelos Esquadrões de Helicópteros/Base Aeronaval de São Pedro de Aldeia;

65.17 Procedimentos Gerais – no parágrafo (b), onde se lê, **o requerente a um exame teórico deve:**

- (1) realizar a inscrição na maneira prevista pela ANAC;**
- (2) comprovar que atende os requisitos de idade mínima e escolaridade requeridos para a emissão da licença;**
- (3) comprovar aprovação no curso de formação requerido por este regulamento para a licença e/ou habilitação aplicável;**
- (4) comprovar sua identidade mediante documento oficial válido; e**
- (5) apresentar CPF próprio e foto recente no formato 3x4cm.**

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (b) e seus números 1, 2, 3, 4 e 5.

65.17 Procedimentos Gerais – no parágrafo (c) onde se lê **o grau mínimo para aprovação em exame teórico é de:**

- (1) setenta por cento das questões que compõem cada matéria, no caso de despachante operacional de voo; e**
- (2) setenta por cento das questões que compõem o exame, no caso de mecânico de manutenção aeronáutica.**

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (c) e seus números 1 e 2.

65.17 Procedimentos Gerais – no parágrafo (d) onde se lê, **o requerente que discorde do resultado do exame teórico pode interpor recurso, na forma estabelecida pela ANAC**.

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (d) e

65.17 Procedimentos Gerais – no parágrafo (e) onde se lê, **Para realizar um exame prático para emissão de uma licença ou habilitação, o requerente deve:**

- (1) ter sido aprovado no exame teórico requerido; e**
- (2) ter concluído a instrução e comprovar a experiência prevista neste regulamento para a licença ou habilitação solicitada.**

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (e) e seus números 1 e 2.

65-18 Condutas não autorizadas em exames teóricos - no parágrafo (a) **o candidato a um exame teórico não pode:**

- (1) ajudar ou receber ajuda de qualquer pessoa na resolução das questões do exame, durante o período em que este é aplicado;**
- (2) usar, ou introduzir no recinto do exame, durante sua realização, qualquer material que não seja expressamente autorizado;**
- (3) desobedecer às orientações dadas pelos fiscais e às instruções específicas estabelecidas pela ANAC durante qualquer fase das atividades referentes aos exames;**
- (4) intencionalmente causar, dar assistência e/ou participar de qualquer ato ilícito, assim caracterizado pela ANAC;**
- (5) copiar ou retirar intencionalmente o conteúdo de um exame teórico realizado segundo este regulamento;**
- (6) fornecer a outros, ou receber de outros, qualquer parte ou cópia de tal exame; e**
- (7) tomar parte nesse exame em nome de outra pessoa.**

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (a) e seus números 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7.

65-18 Condutas não autorizadas em exames teóricos - no parágrafo (b) onde se lê, **o requerente que incorrer nas situações previstas nos parágrafos 65.18(a)(1) a 65.18(a)(7) deste regulamento terá seu exame anulado, ficará impedido de obter qualquer licença, habilitação ou certificado emitido pela ANAC pelo período de um ano, a contar da data do ato, e os fatos serão comunicados ao Ministério Público, para a tomada das medidas cabíveis em seu âmbito de atuação.**

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (b).

**(c) O requerente que deixar de comparecer ao local designado para a realização do exame teórico será considerado desistente e sua falta será registrada. Para a realização de novo exame o requerente deverá realizar nova inscrição e pagar nova taxa.**

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (c).

65-71 Pré-requisitos para solicitar uma licença ou habilitação – no parágrafo (a) **Para solicitar uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica o requerente deve comprovar o cumprimento dos seguintes requisitos:**

(4) ter sido aprovado no curso de formação de mecânico de manutenção aeronáutica requerido para a habilitação solicitada,  
**OBS: neste numero, se faz necessário que a homologação comprovada seja realizada pelos esquadrões de helicópteros da Aviação da Marinha/Base Aérea Naval de São Pedro de Aldeia;**

(5) ter sido aprovado no exame teórico para a habilitação solicitada, conforme o parágrafo 65.75(a);

(6) ter cumprido a experiência requerida para a habilitação solicitada, conforme o parágrafo 65.77(a); e

(7) ter sido aprovado no exame prático para a habilitação solicitada, conforme o parágrafo 65.79(a).

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (a) e seus números 4, 5, 6 e 7.

65-71 Pré-requisitos para solicitar uma licença ou habilitação – **no parágrafo (b) Para solicitar habilitação adicional, o titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica com habilitação deve comprovar que cumpre os requisitos previstos nas seções 65.75, 65.77 e 65.79 para a habilitação desejada.**

**O grau mínimo para aprovação em exame teórico é de:**

**(1) setenta por cento das questões que compõem cada matéria, no caso de despachante operacional de voo; e**

**(2) setenta por cento das questões que compõem o exame, no caso de mecânico de manutenção aeronáutica.**

**OBS: neste numero, se faz necessário que a homologação comprovada seja realizada pelos esquadrões de helicópteros da Aviação da Marinha/Base Aérea Naval de São Pedro de Aldeia;**

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (b) e seus números 1 e 2.

65-71 Pré-requisitos para solicitar uma licença ou habilitação – no parágrafo (b) Para solicitar habilitação adicional, o titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica com habilitação deve comprovar que cumpre os requisitos previstos nas seções 65.75, 65.77 e 65.79 para a habilitação desejada.

(c) O disposto no parágrafo 65.71(a)(5) não se aplica ao disposto na seção 65.84.

(d) Graduados em engenharia aeronáutica, elétrica, eletrônica, mecânica ou mecânica aeronáutica, bem como outros engenheiros que tenham registrado nos seus assentamentos junto ao CREA, a atribuição para exercer a atividade relacionada com a manutenção de aeronaves são isentos de realizar curso de formação de mecânico de manutenção aeronáutica correspondente à pertinente habilitação, e podem se submeter aos exames teóricos da ANAC, sem demonstrar o disposto no parágrafo (a)(4) desta seção, desde que enviem seus currículos completos, com declaração de experiência de forma aceitável pela ANAC, comprovante de escolaridade, certificados de cursos de familiarização em produto aeronáutico, conforme aplicável, para análise e parecer da ANAC.

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** deste parágrafo (b), (c) e (d).

65.75 Conhecimento Requerido - solicito a **ISENÇÃO** dos parágrafos (a),(b), (c) e (d);

65.77 Requisitos de Experiência Prática – no parágrafo (a), onde se lê, o requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve apresentar pelo menos um certificado de conclusão, com aprovação, de curso de manutenção provido por uma instituição certificada pela ANAC, e evidências que comprovem experiência prática, após sua aprovação no exame teórico da ANAC, com os procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados na manutenção e modificação em células (no caso de solicitação de habilitação em célula), grupos motopropulsores (no caso de solicitação de habilitação em grupo motopropulsor) ou aviônicos (no caso de solicitação de habilitação em aviônico), em empresa aérea ou em empresa de manutenção certificada segundo o RBAC 121, RBAC 135 ou RBAC 145, pelo prazo mínimo de:

(1) dezoito meses, no caso da comprovação de experiência para uma única habilitação; ou

(2) trinta meses, no caso da comprovação da experiência concomitante para mais de uma habilitação.

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (a).

65-79 Habilidade Requerida – no parágrafo (a), onde se lê **o requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve ser aprovado em exames oral e prático na habilitação requerida. O exame prático verifica as habilidades práticas do candidato na execução de tarefas objeto do exame teórico previsto para a habilitação requerida. O requerente de habilitação para o grupo motopropulsor deve demonstrar sua habilidade em executar corretamente pequenos reparos e alterações em hélices.**

\*\*\* Solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (a).

65-84 Emissão de Licença e Habilitações para Mecânicos das Forças Armadas – **no parágrafo (b) Outras Forças :**

**(1) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado na Escola de Especialistas de Aeronáutica, não precisam realizar novo curso ou prestar os exames teóricos da ANAC, mas devem atender ao estabelecido no parágrafo 65.71(a)(6) e**

**65.71(a)(7) deste regulamento, a fim de obter licença/habilitação em suas qualificações existentes, sendo que a experiência profissional pode ser comprovada em Unidades Aéreas.**

**(2) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente:**

\*\*\* solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (b) outras forças no nº (1) e nº (2).

**OBSERVAÇÃO IMPORTANTE: no numero (1) do parágrafo anterior em relação aos parágrafos 65.71 (a) (6) e 65.71(a) (7), que se possa ser realmente comprovada a experiência profissional pelas Unidades Aéreas da Marinha. A exemplo podemos citar: os Esquadrões de Helicópteros da Marinha como, o 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-2) e a Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia (Baenspa) e finalmente no nº (2) CUMPRIR na íntegra, o que tange aos militares pertencentes às demais Forças Armadas.**

**No caso, da Aviação da Marinha do Brasil, os que sejam possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves, realizado em suas Organizações, a exemplo: os Cursos de Especialização de Mecânica de Aviação (ESP-AV-MV) e Formação de Sargentos (AP-AV-MV) ministrados pelo Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) e Homologados pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), têm isenção de curso, NÃO DEVENDO, mencione novamente, NÃO DEVENDO prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente.**

**IMPORTANTE: nas solicitações como um todo é importante mencionar que, as partes em **NEGRITO**, **OBSERVAÇÕES**, **SUBLINHADAS E SOLICITAÇÃO DE ISENÇÃO DOS PARÁGRAFOS**, aquelas que possuem três (3) asterísticos são as solicitações de **MAIOR RELEVÂNCIA** para os **MILITARES DA MARINHA DO BRASIL**, que atuam dentro do universo da **AVIAÇÃO NAVAL**.**

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Declaro que o mecânico acima citado possui a experiência técnica e profissional para o desempenho da função de Mecânico de Manutenção Aeronáutica nas habilitações de: **GRUPO MOTOPROPULSOR/CÉLULA**, tendo exercido a referida função de 05/01/1992 até 15/06/2014, demonstrando estar plenamente capacitado ao exercício das atividades inerentes à habilitação acima discriminada, sendo oportuno o reconhecimento de seu nível de capacidade técnica.

De acordo com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC-65), os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado na Escola de Especialistas de Aeronáutica, **não precisam realizar novo curso ou prestar os exames teóricos da ANAC**, mas devem atender ao estabelecido no parágrafo 65.71(a)(6) e 65.71(a)(7) deste regulamento, a fim de obter licença/habilitação em suas qualificações existentes, sendo que a **experiência profissional deve ser comprovada em Unidades Aéreas**. Temos que cumprir este quesito para os militares da Marinha do Brasil que atuam na área de Aviação.

Além dos Diplomas mencionados, o militar acima também possui os dentre outros, os seguintes cursos:

**MANUTENÇÃO DO BELL JET III (MANBELL);  
MANUTENÇÃO DO UH-14 SUPER PUMAR/GOUGART (MANPUMA);  
CORROSÃO DE AVIAÇÃO (CORAV-ESTRUTURA);  
COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO (COMBAV);  
TÉCNICA DE ADESTRAMENTO EM AVIAÇÃO (TECAD-AV);  
TÉCNICA DE ENSINO EM AVIAÇÃO (TE-AV); e  
COMBATE A INCÊNDIO DE AVIAÇÃO (CBINC-AV).**

Dado o exposto, venho por meio deste, solicitar a Vossa Senhoria que conceda a **CARTEIRA de MECÂNICO de MANUTENÇÃO AERONÁUTICA** a este militar da Marinha do Brasil, por exercer a prática de Mecânico de Aviação nas Organizações Militares (OM) que passou desde CABO Especializado, (CB AV MV) à partir de 1992, bem como à graduação de SARGENTO Aperfeiçoado (SG AV MV) desde 2001.

Além disso, o militar está na graduação de 1º SARGENTO, esperando a promoção a SUBOFICIAL em Dezembro deste ano de 2014 e atua felizmente no 2º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL (HU-2) em São Pedro de Aldeia, Região dos Lagos – RJ.

Outrossim, agradeço a atenção dos senhores da ANAC.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Esclarecemos que a audiência pública é uma forma de os cidadãos submeterem suas contribuições para a alteração da regra a ser publicada pela ANAC, não sendo um meio adequado para solicitar uma isenção de requisitos para uma pessoa específica. Os procedimentos para solicitação de requisitos devem ser consultados no RBAC nº 11.

Assim, essa solicitação de isenção será analisada como uma contribuição, como se o objetivo fosse alterar o requisito.

Em resumo, a contribuição consistiria em que militares da Marinha ficassem isentos dos procedimentos gerais relativos a exames (65.17 e 65.18), curso de mecânico de manutenção aeronáutica (65.71(a)(4)), exame teórico (65.71(a)(5) e 65.75), experiência prática (65.71(a)(6) e 65.77) e exame prático (65.71(a)(7) e 65.79), bem como dos procedimentos específicos para militares de outras forças (que não a Aeronáutica) (65.84(b)).

No entanto, optou-se por não acatar a contribuição, conforme as razões apontadas na resposta à contribuição nº 9 deste Relatório.

<b>Contribuição nº 15</b>
<b>Colaborador: ANDRE LUIZ PEREIRA FREIRE JUNIOR</b>
<b>Instituição: ESTUDANTE</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
ANEXO A RESOLUÇÃO, ÍTEM 65.53: 65.53 Pré-requisitos para solicitar uma licença (a) Para solicitar uma licença de despachante operacional de voo, o requerente deve comprovar o cumprimento dos seguintes requisitos: Data da emissão: XX de XXXX de 2014 RBAC nº 65 Emenda nº 00 (1) ter, pelo menos, vinte e um anos de idade;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.53 Pré-requisitos para solicitar uma licença (a) Para solicitar uma licença de despachante operacional de voo, o requerente deve comprovar o cumprimento dos seguintes requisitos: Data da emissão: XX de XXXX de 2014 RBAC nº 65 Emenda nº 00 (1) ter, pelo menos dezoito anos de idade;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O antigo RBHA 65 foi produzido sob a vigência do código civil de 1916, que dispunha sobre uma maioria civil de 21 anos. Com a publicação de novo código civil, com a lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002, foi alterada a maioria civil de 21 anos para 18 anos de idade. Desta forma, não resta qualquer justificativa legal para a manutenção, no RBAC 65, de uma idade de 21 anos para a concessão de licença para DOV.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. O requisito de idade mínima para a concessão da licença de despachante operacional de voo provém do item 4.6.1.1 do Anexo 1 à Convenção de Chicago, da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) – e não do Código Civil. Assim, para manutenção do alinhamento com os padrões internacionais, decidiu-se por manter o requisito de idade como 21 anos.

<b>Contribuição nº 16</b>
<b>Colaborador: CARLOS HENRIQUE PIMENTEL FERREIRA</b>
<b>Instituição: MARINHA DO BRASIL</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>65.84 Emissões de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas</b> (b) Outras Forças (2) (i) <b>aos militares da Reserva</b> da Marinha, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAAN, no nível de Especializado ou Aperfeiçoamento, em ambos os casos com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de serviço ativo, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, <b>após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC.</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>65.84 Emissões de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas</b> b) Outras Forças (2) (i) aos militares da Marinha, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAAN, no nível de Especializado ou Aperfeiçoamento, em ambos os casos com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de experiência, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, <b>após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC.</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Criado pelo decreto presidencial nº37398 de 27 de maio de 1955 o Centro de Instrução Aero Naval (CIAAN), forma desde então, os Pilotos de Aeronaves, Mecânicos de Aviação em todas as especialidades além de, realizar cursos expeditos como CorAv (pintura e combate a corrosão em aeronaves), CombAv (controle e inspeção, e armazenamento de combustível de aviação), e muito outros cursos que qualificam mecânicos e operadores de Aeronaves de Asa fixa e Asa Rotativa. O CIAAN Contribuiu significativamente na criação, qualificação e formação dos mecânicos de Aviação do Exército Brasileiro formando mecânicos em todas as Especialidades Aeronáutica além de, formar mecânicos de aviação de outros países da América do Sul tal como, o Uruguai que teve uma de suas aeronaves reformada em nossas dependências (PMGA), e seus pilotos e mecânicos cursados em nosso Centro de Instrução. Os

cursos técnicos do CIAAN tem validade nacional de conformidade com o artigo 20 da Lei 6540 de junho de 1978 e também são reconhecidos pelo MEC na Portaria 328 de 19 de agosto de 1982 como curso técnico de nível médio.

Desde já agradeço a oportunidade de contribuir com a ANAC e reitero que a formação dos mecânicos de aviação formados pela escola de aviação da marinha do Brasil (CIAAN) e de eleva nível do qual os mecânicos ao termino de suas especializações são enviados aos esquadrões de aeronave para iniciarem a fase pratica de manutenção com isso adquirindo experiências.

Qualquer duvida e se o Sr. quiser visitar nossas dependências para esclarecimentos estamos a sua disposição e de portas abertas, aguardamos contato.

Respeitosamente:  
 Carlos Henrique Pimentel Ferreira  
 SO AV

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foi retirada a exigência constante em 65.84(b)(2)((i) e (ii), que constava na proposta submetida à audiência pública, de que os militares precisariam ser da reserva para utilizar tais requisitos, pois tal exigência não encontrava respaldo técnico. O texto foi redirecionado do RBAC para uma Instrução Suplementar (IS), conforme explicado na resposta à contribuição nº 9 deste Relatório.

No entanto, não foi alterado o trecho referente à experiência de 3 anos, pois não foi explicitada uma justificativa para tal alteração.

Em razão da reestruturação da seção, o texto foi alterado, mantendo-se a decisão citada acima.

#### Contribuição nº 17

Colaborador: LEANDRO BINDER SILVA

Instituição: Força Aérea Brasileira

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

##### 65.14 Impedimento por motivo de segurança da aviação contra atos de interferência ilícita

(a) Um requerente não pode obter uma licença emitida segundo este regulamento se qualquer órgão de segurança pública, do Ministério da Justiça, do Ministério da Defesa ou órgão com competências semelhantes a estes notificar a ANAC, formalmente, que esta pessoa, em relação às prerrogativas que a licença pode conferir, possa representar uma **ameaça** à segurança da aviação civil **contra** atos de interferência ilícita.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

... que esta pessoa, em relação às prerrogativas que a licença pode conferir, possa representar uma **ameaça** à segurança da aviação civil **POR PROMOVER** atos de interferência ilícita.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A SEGURANÇA, ou seja, a PROTEÇÃO da aviação civil é **"CONTRA atos de interferência ilícita"**. A pessoa não pode ser uma **ameaça** **CONTRA** atos de interferência ilícita e sim, **uma ameaça se PROMOVER (CAUSAR, ORIGINAR)** atos de interferência ilícita.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A expressão "segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita" é utilizada, em português, como tradução do conceito de "security" em inglês.

Assim, o texto não deve ser lido como "ameaça contra atos de interferência ilícita", mas sim como "ameaça à segurança" – e a "segurança", nesse contexto, é especificada como "segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita".

#### Contribuição nº 18

Colaborador: Carlos Alberto da Silva

Instituição:

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

##### 65.57 Requisitos de experiência e treinamento

(a) O requerente de uma licença de despachante operacional de voo deve comprovar que adquiriu a experiência prevista no parágrafo 65.57(a)(1) ou o treinamento previsto no parágrafo 65.57(a)(2):

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugiro suprimir o termo **"ou o treinamento"** para **"e o treinamento"**.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A função de DOV é mais complexa e exige conhecimentos mais profundos a respeito de performance, peso e balanceamento e conhecimentos de regulamentos e meteorologia, que a prática simples pode proporcionar ao PLA ou ao mecânico de voo. Qualquer pessoa que pleiteie a função deve, portanto, estar reconhecidamente embasada de conhecimentos satisfatórios sobre tudo o que envolve o exercício desta. Para tanto somente a frequência em um curso devidamente habilitado, onde matérias já conhecidas e comprovadas pelos mesmos poderão ser suprimidas, mas que a carga horária de aulas seja a mesma para qualquer um que tenha a licença de DOV.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição proposta iria impor a exigência de que todos os requerentes precisariam ter a experiência e o treinamento. Dessa forma, apenas pessoas que já tenham trabalhado dois anos como piloto de linha aérea ou como mecânicos de voo poderiam solicitar uma licença de DOV – o que limitaria significativamente os possíveis candidatos.

Em complemento, respondendo à justificativa apresentada, observa-se que o candidato a DOV que não tenha concluído o curso de formação (65.57(a)(2)) por cumprir o requisito alternativo de experiência (65.57(a)(1)) ainda precisará passar por exame teórico (65.55), por treinamento e experiência prática em empresa aérea (65.57(b)) e por exame prático (65.59).

#### Contribuição nº 19

Colaborador: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck

Instituição:

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

- 1- 65.4
- 2- 65.4(e)(2), 65.4(e)(3) r 65.4(e)(4)
- 3- 65.4(h)(2)
- 4- 65.17(e)(2)
- 5- 65.71(a)(2)
- 6- 65.71(a)(3)
- 7- 65.71(a)(6)
- 8- 65.72(a) ou 65.72(c)
- 9- 65.72(c)(1)
- 10- 65.77(a)(1) e 65.77(a)(2)
- 11- 65.81(a)
- 12- 65.81(b)
- 13- 65.81
- 14- 65.83(a)(2)
- 15- 65.84
- 16- 65.84(a)
- 17- 65.84(b)(1)
- 18- 65.84(b)(2)
- 19- 65.88
- 20- 65.88(a)

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- 1- 65.4-I: inserir índice
- 2- 65.4(e)(2), 65.4(e)(3) e 65.4(e)(4): tornar reservado
- 3- 65.4(h)(2) suprimir a frase: ficando o mecânico com a licença estrangeira validada comprometo a fazer a transferência de conhecimento
- 4- 65.17(e)(2): suprimir “ter concluído a instrução”
- 5- 65.71(a)(2): suprimir a palavra “revalidado” em curso reconhecido/revalidado
- 6- 65.71(a)(3): substituir “língua” por “idioma”
- 7- 65.71(a)(6): acrescentar a palavra “prática” quando se refere a experiência
- 8- 65.72(a) ou 65.72(c): optar, por harmonia no texto do regulamento, por validade “permanente” ou “indefinida”
- 9- 65.72(c)(1): tornar reservado
- 10- 65.77(a)(1) e 65.77(a)(2): acrescentar a palavra “prática” quando se refere a experiência
- 11- 65.81(a): ao fazer referência ao 65.88, inserir índice (-I), tornando-o 65.88-I
- 12- 65.81(b): substituir o termo “manuais de manutenção” por “instruções de aeronavegabilidade continuada”.
- 13- 65.81(c)-I: INCLUIR: Desde que se trate de manutenção de linha, conforme definido nos RBAC 43 e RBAC 145, em adição as prerrogativas do parágrafo 65.81(a) e das seções 65.85, 65.87 e 65.88-I, o titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica

com habilitação em célula ou em grupo motopropulsor ou em aviônicos, quando vinculado contratualmente à uma empresa aérea ou em empresa de manutenção certificada segundo o RBAC 121, RBAC 135 ou RBAC 145, pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave completa, após ele ter executado ou supervisionado a manutenção, manutenção preventiva ou uma alteração desta aeronave, conforme autorizado por aquela empresa com base nos cursos e treinamentos complementares que possui e em outros critérios de qualificação mínima aceitos pela ANAC

14- 65.83(a)(2)(vi)-I – INCLUIR: se servidor da ANAC, tenha atuado como INSPAC aeronavegabilidade

15- 65.84-I: Inserir o índice (-I).

16- 65.84-I(a): suprimir a palavra “definitiva” quando referente a licença.

17- 65.84-I(b)(1): 30 linha: onde se lê curso, acrescentar a frase “de formação de mecânico de manutenção aeronáutica”

18- 65.84-I(b)(2): 20 linha: remover a frase “tem isenção de curso”

19- 65.88-I: Inserir o índice (-I).

20- 65.88-I(a): 70 linha: substituir a palavra modificação por alteração.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1- 65.4-I: Como esta seção não encontra semelhante no 14CFR65, recomendo a inserção, conforme disposto no parágrafo XV, do Artigo 80 da INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 15, DE 20 DE NOVEMBRO DE 2008.

2- 65.4(e)(2), 65.4(e)(3) e 65.4(e)(4): o fato é a aceitação por meio da convalidação (não “validação” como está escrito, inclusive nas demais subseções deste requisito).

A subseção 65.4(h)(2) estabelece que esta convalidação será feita somente em caso de necessidade de serviços especiais, quando não houver pessoal habilitado/capacitado no país, ficando o mecânico com a licença estrangeira (*con*)validada comprometido a fazer a transferência de conhecimento. É fato que essa emissão é caso de exceção, para casos esporádicos, e por tempo determinado.

Ocorre que se um MMA estrangeiro é requerido comprovar experiência recente, portanto pressupondo ser detentor de licença, me parece ser descabida a exigência em ser aprovado em exame teórico/prático brasileiro, a não ser que o intuito fosse comprovar ser capaz de ler, escrever, falar e compreender o idioma português em um nível de competência apropriado às prerrogativas e responsabilidades que a licença confere ao titular, conforme estabelece a subseção seguinte, que para esse caso fortuito e de exceção também não se encontra justificativa. As exigências para caso fortuito e de exceção são tantas, que inviabiliza o pronto atendimento no que concerne as preocupações para a finalidade da subseção 65.4(h)(2).

Digamos que, afinal, a ANAC, por mais excessivo que fosse, desejasse manter o requisito de exame teórico e prático para caso fortuito e de exceção, praticamente inviabilizando um pronto atendimento. Neste caso, não faria sentido manter a exigência do requerente sempre manter acompanhada a licença estrangeira, pois praticamente percorreu o rito de obtenção de uma licença brasileira para mecânico de manutenção aeronáutica, deixando de ser uma convalidação.

3- 65.4(h)(2): A sugestão é suprimir a frase “o mecânico com a licença estrangeira (*con*)validada é comprometido a fazer a transferência de conhecimento”. Lembremos que ainda tratamos de caso fortuito e de exceção. Caso um serviço especial seja necessário e a intervenção de um MMA com licença estrangeira seja requerida, não se sabe, de antemão, se tal serviço especial deve ser cumprido com uma certa “reserva de tecnologia”. Nem se sabe ao certo se esse MMA estrangeiro possui as aptidões, e/ou está autorizado a efetivamente prestar essa transferência de conhecimento.

4- 65.17(e)(2): suprimir “ter concluído a instrução”, por não haver, no regulamento, menção ao que significa instrução.

5- 65.71(a)(2): acredito que a palavra “reconhecido” englobe todos os cursos novo e antigos. A menos que a intenção seja ser referente a cursos análogos apresentados por requerentes não brasileiros residentes no Brasil, que no caso, poderíamos utilizar convalidados, harmonizando os termos no regulamento.

6- 65.71(a)(3): substituir “língua” por “idioma”, para harmonizar os termos no regulamento.

7- 65.71(a)(6): acrescentar a palavra “prática” quando se refere a experiência, para harmonizar os termos no regulamento.

8- 65.72(a) ou 65.72(c): optar, por harmonia no texto do regulamento, por validade “permanente” ou “indefinida”

9- 65.72(c)(1) – recomendo reservar, pois MMA autônomo não tem como comprovar que cumpre com um programa de treinamento aprovado pela ANAC da instituição à qual seu titular está vinculado, pois o mesmo não está obrigatoriamente vinculado a uma OM.

10- 65.77(a)(1) e 65.77(a)(2): acrescentar a palavra “prática” quando se refere a experiência, para harmonizar os termos no regulamento.

11- 65.81(a): ao fazer referência ao 65.88, inserir índice (-I), tornando-o 65.88-I, pois esta seção não encontra semelhante no 14CFR65, conforme disposto no parágrafo XV, do Artigo 80 da INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 15, DE 20 DE NOVEMBRO DE 2008.

12- 65.81(b): substituir o termo “manuais de manutenção” por “instruções de aeronavegabilidade continuada”, pois o último termo inclui manuais de manutenção (que são apenas uma parte dos documentos que o MMA tem a sua disposição para consulta), vide subseção 4.8 da IS 145.109-001.

13- 65.81(c)-I: Da inclusão: Para efeitos de manutenção de linha, é aceitável que quem tem uma licença MMA possa APRS depois de supervisionar um serviço. Exemplo: uma pesquisa/correção de pane ou troca de LRU, etc. desde que autorizado pela 121/135. A pessoa do 145 também pode APRS uma aeronave SE e apenas SE autorizado pela 121/135 que o subcontrata.

14- 65.83(a)(2)(vi)-I – A referida inclusão se faz necessária, pois todas as pessoas que são servidores da ANAC (tanto os aprovados em concurso quanto os comissionados) - inclusive quando a contratação deste servidor requereu que o mesmo fosse detentor de licença – necessitam de meios para manter a sua validade. É razoável incluir um dispositivo, para que as licenças não sejam prejudicadas, considerando a atividade, as finalidades, e o treinamento proporcionado pela ANAC.

- 15- 65.84-I: Como esta seção não encontra semelhante no 14CFR65, recomendo a inserção, conforme disposto no parágrafo XV, do Artigo 80 da INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 15, DE 20 DE NOVEMBRO DE 2008.
- 16- 65.84-I(a): suprimir a palavra “definitiva” quando referente a licença, pois não há mais a previsão da CCT.
- 17- 65.84-I(b)(1): o tipo de curso necessita ser definido. Inadmissível a sua exclusão.
- 18- 65.84-I(b)(2): A forma como está proposto o Regulamento levaria a uma interpretação duvidosa ou errônea de que tais pessoas são isentas de “curso”, que afinal deve ser determinado como “curso de formação de mecânico de manutenção aeronáutica”. A ideia a ser passada é que tais pessoas, por já possuírem um curso reconhecido pela ANAC, estariam isentas de fazer novo ou outro curso de formação, o que é óbvio.
- 19- 65.88-I: Como esta seção não encontra semelhante no 14CFR65, recomendo a inserção, conforme disposto no parágrafo XV, do Artigo 80 da INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 15, DE 20 DE NOVEMBRO DE 2008.
- 20- 65.88-I(a): 70 linha: substituir a palavra “modificação” por “alteração”, com a finalidade de harmonizar o Regulamento, corrigindo o termo inadequado.

Atenciosamente,

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Cada item da contribuição tem sua análise e resposta indicadas a seguir, com base nos números de 1 a 20. Em alguns casos, foram aglutinados alguns itens, para melhor fluidez da resposta.

1, 11, 15 e 19. Contribuições não acatadas

O art. 8º, inciso XV da IN 15/2008 estabelece que:

“XV - sempre que for substituída ou acrescentada subparte, seção ou apêndice que não tenha similar com o correspondente regulamento de organização estrangeira utilizado como base, poderá, a critério dos órgãos de que trata o art. 3º desta IN, ser adicionado um traço e um número romano seqüencial na indicação da subparte, seção ou apêndice;”

Os órgãos de que trata o art. 3º da IN são, na estrutura atual da ANAC, as superintendências de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, de Padrões Operacionais - SPO e de Aeronavegabilidade – SAR. No caso do RBAC nº 65, a competência é da SPO e da SAR, conforme art. 34, I e art. 35, I, i do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016).

Do texto da Instrução Normativa nº 15, observa-se que o uso do traço e do número romano não é obrigatório, mas uma opção a critério das superintendências. Neste processo, optou-se por não utilizar o traço e o número, por se tratar de um regulamento com diversas diferenças com relação ao *14 CFR Part 65*, com inclusão e exclusão de seções. Além disso, a utilização de traço e número não é uma prática comumente adotada pela SPO.

2. Contribuição não acatada.

É necessário diferenciar os dois processos distintos constantes no RBAC nº 65.4: a convalidação (tratada nos parágrafos de (a) a (g)) e a validação temporária (tratada em (h)). Essa diferenciação foi reforçada alterando-se o título da seção para “Convalidação e validação temporária de licenças e habilitações estrangeiras” e incluindo-se um título para o parágrafo 65.4(h), “Validação temporária”. Ainda, foram alteradas algumas ocorrências de “validação”, nos parágrafos 65.4(c) e (e)(2), para “convalidação”.

Dito isso, esclarece-se que a convalidação não está limitada aos casos previstos no parágrafo (h)(2), como ocorre com a validação temporária. Para a validação temporária, há requisitos simplificados, visando ao atendimento mais rápido da necessidade, conforme apontado na contribuição. Já para a convalidação, há requisitos mais próximos dos aplicáveis à emissão original de uma licença brasileira, que se justificam pois será emitida uma licença pela ANAC.

3. Contribuição não acatada.

A validação temporária é um processo simplificado, aplicável a uma situação específica e sujeito às condições especiais estabelecidas especificamente para este processo. Uma dessas condições é que haja a transferência de conhecimento, o que é necessário justamente para que não se persista a situação que exigia a validação temporária, isto é, a inexistência de pessoal habilitado/capacidade no país. A transferência de conhecimento visa a permitir que, uma vez concedida uma validação temporária para realização de determinado serviço especial, essa situação não seja recorrente, sendo possível que um MMA brasileiro que tenha recebido o conhecimento transferido passe a executar tal serviço nas próximas vezes em que ele for necessário.

Quanto à possibilidade de “reserva de tecnologia” ou de MMA inapto ou não autorizado a transferir o conhecimento, existiria ainda a possibilidade de se optar pelo processo de convalidação de licença, caso os interessados não se enquadrem nos critérios para uma validação temporária.

4. Contribuição não acatada.

Há requisitos de instrução, por exemplo, em 65.57(a)(2) e em 65.71(a)(4). Não é necessário definir o significado da palavra “instrução”, uma vez que a palavra é utilizada em seu sentido comum.

<p>5. Contribuição não acatada. O texto foi simplificado, passando a constar somente “ensino médio ou equivalente”.</p> <p>6. Contribuição acatada. Foram alteradas as redações dos parágrafos 65.53(a)(3) e 65.71(a)(3), conforme o texto sugerido.</p> <p>7 e 10. Contribuições acatadas. Foram alteradas as redações dos parágrafos 65.71(a)(6) e 65.77(a)(1) e (a)(2), conforme o texto sugerido.</p> <p>8. Contribuição não acatada. Esclarece-se que as palavras são utilizadas em situações distintas. Permanente caracteriza a própria licença. Já “indefinida” caracteriza a validade da habilitação.</p> <p>9. Contribuição acatada. O parágrafo 65.72(c)(1) foi excluído. Porém, em vez de reservá-lo, para evitar que o parágrafo (c) tivesse apenas um subparágrafo válido, os parágrafos (c) e (c)(2) foram aglutinados e mantidos como 65.72(c).</p> <p>12. Contribuição não acatada. O texto menciona “as instruções de aeronavegabilidade continuada, incluindo aí os manuais de manutenção”, concordando, portanto, com a informação dada na contribuição de de que “instruções de aeronavegabilidade continuada” incluem “manuais de manutenção”. No entanto, não há sentido em substituir “manuais de manutenção” por “instruções de aeronavegabilidade continuada”, pois a frase ficaria “as instruções de aeronavegabilidade continuada, incluindo aí as instruções de aeronavegabilidade continuada”.</p> <p>13. Contribuição não acatada. O RBAC nº 43.7(a) delimita quem pode aprovar um artigo para o retorno ao serviço, de forma que as alterações nas prerrogativas de aprovação para retorno ao serviço devem ser realizadas no RBAC nº 43 (e não no RBAC nº 65).</p> <p>14. Contribuição não acatada. Não foi identificada necessidade de os servidores da ANAC manterem o cumprimento de seus requisitos de experiência recente. Caso queiram ou precisem manter a experiência recente, tais servidores devem cumprir os mesmos requisitos estabelecidos para os demais mecânicos de manutenção aeronáutica.</p> <p>16. Contribuição acatada.</p> <p>17. Contribuição acatada, porém o texto de toda a seção foi alterado, para facilitar a interpretação e aplicação dos requisitos.</p> <p>18. Contribuição acatada, porém o texto de toda a seção foi alterado, para facilitar a interpretação e aplicação dos requisitos.</p> <p>Com relação aos itens 16 a 18 da contribuição, cumpre observar que o texto resultante foi direcionado do RBAC para uma Instrução Suplementar (IS), conforme explicado na resposta à contribuição nº 9 deste Relatório.</p> <p>20. Contribuição acatada. Foram alteradas as redações dos parágrafos 65.77(a) e 65.88(a), conforme o texto sugerido.</p>
---

<b>Contribuição nº 20</b>
<b>Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro</b>
<b>Instituição: EMBRAER SA</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
§65.77(a) “ (...) utilizados na manutenção e <b>modificação</b> em células (...)” §65.88(a) “ (...) manutenção, manutenção preventiva e <b>modificações</b> em equipamentos (...)”
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
§65.77(a) “ (...) utilizados na manutenção e <b>alteração</b> em células (...)” §65.88(a) “ (...) manutenção, manutenção preventiva e <b>alterações</b> em equipamentos (...)”
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>

Nestas duas ocasiões, o texto proposto do RBAC 65 refere-se a “modificação” realizada por mecânicos de manutenção aeronáutica. No contexto aeronáutico, o termo mais adequado para se referir a esta ação é “alteração”, conforme o título do próprio RBAC 43 – “Manutenção, Manutenção Preventiva, Reconstrução e Alteração”. Apesar de parecidos, o rigor no uso dos dois termos é importante para evitar confusão entre alterações (realizadas por mecânicos, conforme RBAC 43) e modificações ao projeto de tipo (realizadas por aplicantes a modificações, conforme RBAC 21).

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Foram alteradas as redações dos parágrafos 65.77(a) e 65.88(a) (posteriormente renumerado para 65.88(a)(1)), conforme o texto sugerido.

#### Contribuição nº 21

Colaborador: Rogério Goulart Cecílio

Instituição: AEL Sistemas S/A

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

##### 65.77 Requisitos de experiência prática

(a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve apresentar pelo menos um certificado de conclusão, com aprovação, de curso de manutenção provido por uma instituição certificada pela ANAC, e evidências que comprovem experiência prática, após sua aprovação no exame teórico da ANAC, com os procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados na manutenção e modificação em células (no caso de solicitação de habilitação em célula), grupos motopropulsores (no caso de solicitação de habilitação em grupo motopropulsor) ou aviônicos (no caso de solicitação de habilitação em aviônico), em empresa aérea ou em empresa de manutenção certificada segundo o RBAC 121, RBAC 135 ou RBAC 145, pelo prazo mínimo de:

- (1) dezoito meses, no caso da comprovação de experiência para uma única habilitação; ou
- (2) trinta meses, no caso da comprovação da experiência concomitante para mais de uma habilitação.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

##### 65.77 Requisitos de experiência prática

(a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve apresentar pelo menos um certificado de conclusão, com aprovação, de curso de manutenção provido por uma instituição certificada pela ANAC, e evidências que comprovem experiência prática, após sua aprovação no exame teórico da ANAC, com os procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados na manutenção e modificação em células (no caso de solicitação de habilitação em célula), grupos motopropulsores (no caso de solicitação de habilitação em grupo motopropulsor) ou aviônicos (no caso de solicitação de habilitação em aviônico), em empresa aérea ou em empresa de manutenção certificada segundo o RBAC 121, RBAC 135, **RBAC 145 ou ICA 65-36 (Instrução do Comando da Aeronáutica)**, pelo prazo mínimo de:

- (1) dezoito meses, no caso da comprovação de experiência para uma única habilitação; ou
- (2) trinta meses, no caso da comprovação da experiência concomitante para mais de uma habilitação.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Tal inclusão se deve ao fato de:

- 1) Atualmente a Instrução do Comando da Aeronáutica ICA 65-36, emitida pela Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico – DIRMAB, faz referência ao RBAC 145 o qual exige habilitação técnica para mecânicos, inspetores e supervisores segundo o RBHA 65;
- 2) Empresas que trabalham somente com equipamentos militares não são reconhecidas para emitir a declaração de comprovação de experiência prática de seu corpo técnico, mesmo daqueles já aprovados em exame teórico por escola homologada pela ANAC;
- 3) A comprovação de experiência seria igualmente demonstrada através do exame prático aplicado pela ANAC, não acarretando qualquer prejuízo ao processo de habilitação do profissional;
- 4) A minuta do regulamento RBAC 65 propõe que militares obtenham carteira da ANAC com comprovação de experiência somente em unidades aéreas, o que vem ao encontro de nossa proposta;
- 5) É cada vez mais frequente aeronaves de emprego militar obterem Certificação de Tipo pela autoridade civil (Ex. KC-390), o que direciona fornecedores de equipamentos militares a obterem tal certificação;
- 6) Uma vez que a aeronave possua um CT, matriculada por um operador civil, e a mesma requeira sua Aeronavegabilidade Continuada de acordo com RBAC 145, os fornecedores de equipamentos militares poderão obter a certificação comprovando a experiência prática de sua mão de obra (já especializada).

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Não foram previstos como alvos de alteração, nesta audiência pública, os requisitos sobre onde a experiência prática pode ser adquirida, sendo que o texto proposto para a seção 65.77 abrange as mesmas entidades que já estavam previstas pelo RBHA 65.75(d)(2).

Entende-se que uma alteração de tais requisitos exigiria uma avaliação mais detalhada dos requisitos e dos procedimentos aplicáveis às empresas certificadas pela ICA 65-36, demandando mais tempo para uma decisão final que venha a alterar os requisitos.

Assim, decidiu-se, neste momento, por manter os requisitos similares aos constantes no RBHA 65 e na proposta submetida à audiência pública, com alterações textuais, somente, para facilitar a interpretação e aplicação dos requisitos, deixando-se para um segundo momento a decisão sobre alteração dos requisitos propriamente ditos.

#### Contribuição nº 22

Colaborador: MARCOS ANTONIO BELLO

Instituição: MARINHA DO BRASIL

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

Licenciar/Habilitar os militares especialistas da Aviação da Marinha do Brasil para que possam retirar a Carteira da ANAC para **MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA**.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

**SUBPARTE D - MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA, nos seguintes itens:**

65.17 Procedimentos Gerais – solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (a) para militares da Marinha com profissão comprovada na área de Aviação pelos Esquadrões de Helicópteros/Base Aeronaval de São Pedro de Aldeia;

65.17 Procedimentos Gerais – solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (b) **exame teórico** no nº 1, nº 2 e nº 3;

65.17 Procedimentos Gerais – solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (c) **grau mínimo** de aprovação em exame teórico no nº 2;

65.17 Procedimentos Gerais – solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (e) no nº 1 e 2;

65.71 Pré-requisitos para solicitar licença ou habilitação – solicito a **ISENÇÃO** dos parágrafos nº 5, 6 e 7;

65.75 Conhecimento Requerido- solicito a **ISENÇÃO** dos parágrafos (a),(b), (c) e (d);

65.77 Requisitos de Experiência Prática - solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo(a) no que se refere **aprovação de exame teórico** da ANAC;

65.79 Habilidade Requerida- solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (a) no quesito **aprovação em exame Oral e prático**;

65.84 Emissão de Licença e Habilitações para Mecânicos das Forças Armadas - solicito a **ISENÇÃO** do parágrafo (b) outras forças no nº (1) e nº (2) respectivamente. Sendo o nº (1) notocante aos parágrafos **65.71 (a) (6) e 65.71(a) (7)**, e que se possa ser realmente comprovada a experiência profissional pelas **Unidades Aéreas da Marinha**. Exemplo: os Esquadrões de Helicópteros da Marinha como o 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-2) e a Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia (Baenspa) e finalmente no nº (2) **CUMPRIR** na íntegra, o que tange aos militares pertencentes às demais Forças Armadas. No caso, da Aviação da Marinha do Brasil, os que sejam possuidores de **certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves, realizado em suas Organizações**, a exemplo: **os Cursos de Especialização de Mecânica de Aviação (ESP-AV-MV) ministrados pelo Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) e Homologados pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM)**, têm isenção de curso, **NÃO** devendo prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente.

Nestas solicitações como um todo, é importante mencionar que, as partes em **NEGRITO** são as solicitações de maior relevância.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Declaro que o mecânico acima citado possui a experiência técnica e profissional para o desempenho da função de Mecânico de Manutenção Aeronáutica nas habilitações de : **GRUPO MOTOR PROPULSOR/CÉLULA**, tendo exercido a referida função de 18/12/1992 até 06/03/1995, demonstrando estar plenamente capacitado ao exercício das atividades inerentes à habilitação acima discriminada, sendo oportuno o reconhecimento de seu nível de capacidade técnica.

De acordo com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC-65), os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado na Escola de Especialistas de Aeronáutica, **não precisam realizar novo curso ou prestar os exames teóricos da ANAC**, mas devem atender ao estabelecido no parágrafo 65.71(a)(6) e 65.71(a)(7) deste regulamento, a fim de obter licença/habilitação em suas qualificações existentes, sendo que a **experiência profissional deve ser comprovada em Unidades Aéreas**. Temos que cumprir este quesito para os militares da Marinha do Brasil que atuam na área de Aviação.

Além dos Diplomas mencionados, o militar acima também possui os seguintes cursos:

**MANUTENÇÃO DO BELL JET III (MANBELL);**

**MANUTENÇÃO DO UH-13 SUPER PULMA (MANPULMA);**

**MANUTENÇÃO DO UH-12.**

Dado o exposto, venho por meio deste, solicitar a Vossa Senhoria que conceda a **CARTEIRA de MECÂNICO de MANUTENÇÃO AERONÁUTICA** a este militar da Marinha do Brasil, por exercer a prática de Mecânico de Aviação em Organização Militar (OM) como CB AV MV (Especializado).

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Esclarecemos que a audiência pública é uma forma de os cidadãos submeterem suas contribuições para a alteração da regra a ser publicada pela ANAC, não sendo um meio adequado para solicitar uma isenção de requisitos para uma pessoa específica. Os procedimentos para solicitação de requisitos devem ser consultados no RBAC nº 11.

Assim, essa solicitação de isenção será analisada como uma contribuição, como se o objetivo fosse alterar o requisito.

Em resumo, a contribuição consistiria em que militares da Marinha ficassem isentos dos procedimentos gerais relativos a exames (65.17), curso de mecânico de manutenção aeronáutica (65.71(a)(4)), exame teórico (65.71(a)(5) e 65.75), experiência prática (65.71(a)(6) e 65.77) e exame prático (65.71(a)(7) e 65.79), bem como dos procedimentos específicos para militares de outras forças (que não a Aeronáutica) (65.84(b)).

No entanto, optou-se por não adotar a contribuição, conforme as razões apontadas na contribuição nº 9 deste Relatório.

#### Contribuição nº 23

Colaborador: Sérgio Velloso Passos

Instituição: TAM Linhas Aéreas

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

RBAC 65.88

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Existe algum tipo de tarefa de manutenção de linha de aeronaves cuja execução e liberação seria prerrogativa de um mecânico portador do CHT de Aviônicos?

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Esclarecemos que a audiência pública é uma forma de os cidadãos submeterem suas contribuições para a alteração da regra a ser publicada pela ANAC, não sendo um meio adequado para mero esclarecimento de dúvidas referentes ao regulamento.

De qualquer forma, respondendo a pergunta, há sim na manutenção de linha tarefas cuja execução/liberação pode feita por CHT aviônico. Dentro de uma organização de manutenção ou empresa de transporte aéreo, conforme 43.3(e) e 43.3(f) (execução) e 43.7(c) e 43.7(e) (liberação), um MMA habilitado em aviônico e devidamente qualificado e designado pode, por exemplo, executar e liberar para retorno a manutenção preventiva.

#### Contribuição nº 24

Colaborador: Sérgio Velloso Passos

Instituição: TAM Linhas Aéreas

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

RBAC 65.72 (f)

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Qual deverá ser o procedimento adotado em relação ao controle do recadastramento do CHT a cada 3 anos para mecânicos oriundos de outras empresas, ou então do mercado, e que não será possível consultar a data de validade do CHT ou então do seu último recadastramento?

O processo de recadastramento proposto pelo RBAC 65.72 será o mesmo aplicável atualmente conforme o RBHA 65.93 que requer Ficha de Requerimento, Declaração de Experiência Profissional e cópias das páginas de foto, qualificação civil e contrato de trabalho com a empresa atual?

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Esclarecemos que a audiência pública é uma forma de os cidadãos submeterem suas contribuições para a alteração da regra a ser publicada pela ANAC, não sendo um meio adequado para mero esclarecimento de dúvidas referentes ao regulamento.

Observa-se que a responsabilidade primária pelo recadastramento é do detentor da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, uma vez que o requisito é direcionado a ele. Assim, a informação pode ser obtida diretamente com o detentor da licença, assim como poderia ser obtida junto à ANAC (<http://www2.anac.gov.br/consultasdelicencas/consultas2.asp>) ou poderia ser feito um recadastramento quando do momento da admissão do profissional.

O processo de recadastramento será alterado para ter um caráter censitário, baseado na manifestação do mecânico de manutenção aeronáutica, com objetivo de estimar o número de profissionais ativos. Dessa forma, não será requerida comprovação de experiência recente para efetuar o recadastramento. Ressalta-se, no entanto, que os requisitos de experiência recente, em 65.83, continuam

vigentes e deverão ser observados normalmente pelos mecânicos de manutenção aeronáutica para exercer suas atividades, ou seja, o mero recadastramento atualizado não garante que o mecânico de manutenção possa exercer suas prerrogativas. Apenas se pretende deixar de exigir que o mecânico de manutenção aeronáutica comprove o atendimento a esses requisitos de experiência recente no momento de seu recadastramento.

<b>Contribuição nº 25</b>
<b>Colaborador: Sérgio Velloso Passos</b>
<b>Instituição: TAM Linhas Aéreas</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC 65.85 (a)
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Não preenchido
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Mecânico portador de CHT no Grupo Célula poderá efetuar atividades de liberação de aeronave para retorno ao serviço, uma vez que o RBHA 43.7 determina a necessidade de o mecânico destinado a esta atividade ser possuidor dos CHT's dos Grupos Motopropulsor e Célula?
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Esclarecemos que a audiência pública é uma forma de os cidadãos submeterem suas contribuições para a alteração da regra a ser publicada pela ANAC, não sendo um meio adequado para mero esclarecimento de dúvidas referentes ao regulamento.
Observa-se que as seções 65.81 e 65.85 devem ser lidas em conjunto com o RBAC nº 43 para determinar as prerrogativas dos mecânicos com habilitação no grupo célula.

<b>Contribuição nº 26</b>
<b>Colaborador: Sérgio Velloso Passos</b>
<b>Instituição: TAM Linhas Aéreas</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC 65.79 (a)
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Não preenchido
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O texto traz a necessidade de que o requerente a uma habilitação para o Grupo Motopropulsor, que deve demonstrar habilidade em executar corretamente pequenos reparos e alterações em hélices. Como deverá ser cumprida tal determinação por empresas que não utilizam em sua operação aeronaves propulsoras por hélice?
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Esclarecemos que a audiência pública é uma forma de os cidadãos submeterem suas contribuições para a alteração da regra a ser publicada pela ANAC, não sendo um meio adequado para mero esclarecimento de dúvidas referentes ao regulamento.
Esclarece-se que, conforme a contribuição nº 57 deste Relatório, o trecho foi retirado.

<b>Contribuição nº 27</b>
<b>Colaborador: Carlos Neves e Wainer Lima</b>
<b>Instituição: HELIBRAS - Helicópteros do Brasil</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>65.77 Requisitos de experiência prática</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>65.77 Requisitos de experiência prática</b> (a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve apresentar pelo menos um certificado de conclusão, com aprovação, de curso de manutenção provido por uma instituição certificada pela ANAC, e evidências que comprovem experiência prática, após sua aprovação no exame teórico da ANAC, com os procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados na manutenção e modificação em células (no caso de solicitação de habilitação

em célula), grupos motopropulsores (no caso de solicitação de habilitação em grupo motopropulsor) ou aviônicos (no caso de solicitação de habilitação em aviônico), em empresa aérea ou em empresa de manutenção certificada segundo o RBAC 121, RBAC 135 ou RBAC 145, pelo prazo mínimo de: (1) dezoito meses, no caso da comprovação de experiência para uma única habilitação; ou (2) trinta meses, no caso da comprovação da experiência concomitante para mais de uma habilitação.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Segundo o paragrafo 65.77.(a), referente à experiência prática, consideramos que a experiência prévia deva ser contabilizada como evidências que comprovem a experiência prática, desta maneira sugerimos a supressão do texto: "... após sua aprovação no exame teórico da ANAC,...".
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 28</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Não preenchido.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Prezados,  Seguem em anexo contribuições referentes à Audiência pública 11/2014 - Edição do RBAC 65.  Gostaria de observar que há diferenças (aparentemente pequenas) entre os dois arquivos disponibilizados, impedindo que se tenha certeza sobre qual texto representa a proposta da ANAC. Não verifiquei todo o regulamento, mas cito o exemplo da primeira seção: "65.1(a) Este regulamento estabelece os requisitos para a emissão das seguintes licenças e habilitações, além das prerrogativas dos titulares dessas licenças e habilitações, no âmbito da aviação civil:" (conforme este arquivo: <a href="http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud11/anexo.pdf">http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud11/anexo.pdf</a> ) "65.1(a) Este regulamento estabelece os requisitos para a emissão das seguintes licenças e habilitações, além das regras gerais de operação a serem seguidas pelos titulares dessas licenças e habilitações, no âmbito da aviação civil." (conforme este arquivo: <a href="http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud11/notificacao.pdf">http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud11/notificacao.pdf</a> )  Vi também pequenas diferenças de texto (pontuação ou falta de espaço), como nos parágrafos 65.4(e)(3), 65.11(a)(1), 65.52(a), 65.71(b), 65.72(e) e 65.75(b). As propostas, de forma geral, foram feitas considerando o texto da NPR. Se houver mudanças significativas entre o NPR e o texto consolidado, entendo que o processo pode ficar prejudicado.  Atenciosamente, Ednei
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não preenchido.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. O arquivo com o texto da minuta foi revisado, tendo sido sanadas as partes discrepantes entre NPR e minuta de RBAC. Não foram encontradas mudanças significativas entre o NPR e o texto consolidado que justificassem considerar que o processo foi prejudicado.

<b>Contribuição nº 29</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.1(a) Este regulamento estabelece os requisitos para a emissão das seguintes licenças e habilitações, além das regras gerais de operação a serem seguidas pelos titulares dessas licenças e habilitações, no âmbito da aviação civil:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>

65.1(a) Este regulamento estabelece os requisitos para a emissão das seguintes licenças e das habilitações averbadas nessas licenças, além das regras gerais de operação a serem seguidas pelos titulares dessas licenças e habilitações, no âmbito da aviação civil:

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

O texto indica “seguintes licenças e habilitações”, mas apenas são apresentadas as licenças.

Observo ainda que há diferença entre o texto proposto no arquivo da minuta consolidada e o texto proposto no arquivo de “notificação de proposta de regra” (NPR). Foi considerado aqui o texto da NPR, que é alinhado ao FAR 65.1 e ao LAR 65.005, sendo sugerido que se mantenha essa versão, entre as duas propostas apresentadas na audiência pública.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

**Contribuição nº 30**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

[Remoção dos parágrafos 65.1(b), com abreviaturas utilizadas no documento, e 65.1(d), com definições]  
65.2 [Não existe]

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.2 Abreviaturas e definições

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Foram retiradas as abreviaturas e definições sob alegação de que não foram identificadas siglas ou definições que carecessem de definição. Porém, foram utilizadas no documento diversas siglas, como NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM, “AFM/CON/FPPM”, MGO, MEL, ETOPS, RVSM, PBN, CREA, CIAAN, CIAvEx, CRM etc, algumas das quais não são definidas no RBAC 01 e não são definidas na sua primeira (ou única) ocorrência no texto. Especificamente CRM, por exemplo, pode ter várias acepções.

Foi proposta uma seção específica para abreviaturas e definições, como consta no RBAC 61. Caso não seja incluída, sugiro que os termos sejam acompanhados de suas definições na primeira ocorrência.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

Foi criada a seção 65.2. O texto adotado para o parágrafo (a) é idêntico ao do RBAC 61.2. As definições de licença, habilitação e habilitação de tipo foram baseadas no RBAC 61 e no LAR 65.

Para RVSM, foi utilizada a definição constante na proposta de RBAC nº 01 submetida a audiência pública nº 17/2015, conforme atualizada no processo do RBAC nº 01.

Para CRM, foi utilizada a nomenclatura da IAC 060-1002.

Para NOTAM, foi utilizada definição baseada no RBAC nº 61.

Para SNOWTAM e ASHTAM, foi utilizada definição constante na CIRCEA 63-4.

Para PBN, foi utilizada definição baseada no Anexo 6 à Convenção de Chicago.

Para FIR, foi utilizada definição constante na IAC 100-37.

Para FCOM (correção do “FCON” que constava na minuta) e FPPM, foram definidas expressões em português, correspondentes às expressões utilizadas em inglês.

AFM e ETOPS constam no RBAC nº 01.

Optou-se por incluir apenas uma indicação na primeira ocorrência dos termos no regulamento para:

- Manual Geral de Operações (MGO), em 65.59(a)(7);
- lista de equipamentos mínimos (MEL), em 65.55(a)(2)(iii) – embora já conste também como definição no RBAC nº 01; e
- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA), em 65.71(c).

**Contribuição nº 31**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.4

[Não existe]
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.4(a)(1) A convalidação perderá sua validade caso a licença original seja revogada, cassada, se encontre suspensão ou de outra forma deixe de estar válida.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Alinhamento ao LAR 65.035(d). Explicitar que a licença estrangeira original deverá estar válida para que seja utilizada a licença convalidada. Se a licença estrangeira original for revogada, cassada ou estiver suspensa, uma vez que a licença brasileira seria emitida com base nessa licença estrangeira, a licença brasileira deveria também perder sua validade.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 32</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.4(a) Sem prejuízo do cumprimento das leis de imigração e trabalhistas do País, a ANAC pode convalidar uma licença estrangeira emitida por Estado contratante da Organização de Aviação Civil Internacional se tal Estado reciprocamente aceitar a convalidação de licenças brasileiras. Para tal, será emitida uma licença brasileira que deverá acompanhar, sempre, a licença estrangeira original, e a reconhecerá como equivalente a uma licença correspondente concedida pela ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.4(a) Sem prejuízo do cumprimento das leis de imigração e trabalhistas do País, a ANAC pode convalidar uma licença estrangeira emitida por Estado contratante da Organização de Aviação Civil Internacional se tal Estado reciprocamente aceitar a convalidação de licenças brasileiras. Para tal, a ANAC emitirá uma licença brasileira, que deverá acompanhar, sempre, a licença estrangeira original, e a reconhecerá como equivalente a uma licença correspondente concedida pela ANAC.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Adequação do texto. Incluindo os termos na última oração teríamos: "[licença brasileira] reconhecerá a [licença estrangeira original] como equivalente a uma licença correspondente concedida pela ANAC". No original, do parágrafo 65.035(b) do LAR 65, o sujeito de "reconhecerá" é "o Estado", que "fará constar a convalidação" e "reconhecerá a esta [licença] como estrangeira e equivalente às [licenças] por ele [Estado] outorgadas".  Eventualmente, se pode também preferir alterar o último trecho da frase: "Para tal, será emitida uma licença brasileira, que deverá acompanhar, sempre, a licença estrangeira original, e será reconhecida como equivalente a uma licença correspondente concedida pela ANAC."
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Foi adotada a solução diferente da proposta na audiência pública, deixando-se de exigir que uma licença emitida por convalidação seja acompanhada da licença original. Com isso, o trecho em questão foi retirado.

<b>Contribuição nº 33</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.4(e)(2) ser aprovado em exame teórico apropriado à licença que se deseja validar;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.4(e)(2) ser aprovado em exame teórico apropriado à licença que se deseja convalidar;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Adequação do texto. A seção trata de convalidação, assim como o parágrafo 65.4(e) ("para fins de convalidação").

Ainda, se poderia avaliar se os demais usos de “validar” ou “validação”, particularmente nos parágrafos (c) e (h) são intencionalmente diferentes do uso de “convalidação” ou se os termos poderiam ser uniformizados. Havendo diferenciação, talvez o título da seção deva refletir essa opção (por exemplo, “Convalidação e validação temporária de licenças e habilitações estrangeiras”.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

Foram alteradas as ocorrências de “validar”/“validação” para “convalidar”/“convalidação” em 65.4(c) e (e)(2). Para o parágrafo 65.4(h), foi mantido o termo “validação”, pois esse parágrafo trata da validação temporária, processo diferente da convalidação.

#### **Contribuição nº 34**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.4(e)(3) ser capaz de ler, escrever, falar e compreender o idioma português em um nível de competência apropriado às prerrogativas e responsabilidades que a licença confere ao titular, demonstrados através da realização dos exames teóricos e práticos, de acordo com o nível mínimo exigido para aprovação, conforme parágrafo 65.17(c) deste regulamento; e

(...)

65.53(a)(3) no caso de candidatos estrangeiros, o requerente deve comprovar ainda ser capaz de ler, escrever, falar e compreender a língua portuguesa, demonstrados através da realização dos exames teóricos e práticos, de acordo com o nível mínimo exigido para aprovação, conforme parágrafo 65.17(c)(1) deste regulamento;

(...)

65.71(a)(3) no caso de candidatos estrangeiros, o requerente deve comprovar ainda ser capaz de ler, escrever, falar e compreender a língua portuguesa, demonstrados através da realização dos exames teóricos e práticos, de acordo com o nível mínimo exigido para aprovação, conforme parágrafo 65.17(c)(2) deste regulamento;

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.4(e)(3) ser capaz de ler, escrever, falar e compreender o idioma português em um nível de competência apropriado às prerrogativas e responsabilidades que a licença confere ao titular, demonstrado por meio da realização dos exames teóricos e práticos, de acordo com o nível mínimo exigido para aprovação, conforme parágrafo 65.17(c) deste regulamento; e

(...)

65.53(a)(3) no caso de candidatos estrangeiros, o requerente deve comprovar ainda ser capaz de ler, escrever, falar e compreender a língua portuguesa, por meio da realização dos exames teóricos e práticos, de acordo com o nível mínimo exigido para aprovação, conforme parágrafo 65.17(c)(1) deste regulamento;

(...)

65.71(a)(3) no caso de candidatos estrangeiros, o requerente deve comprovar ainda ser capaz de ler, escrever, falar e compreender a língua portuguesa, por meio da realização dos exames teóricos e práticos, de acordo com o nível mínimo exigido para aprovação, conforme parágrafo 65.17(c)(2) deste regulamento;

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Adequação do texto do RBAC 65.4(e)(3):

- Conforme consta no MPR-0001, da SPO, e recomendado por diferentes gramáticos, foi trocado “através” por “por meio”.
- “Demonstrados” estava no plural, mas não ficava claro o motivo (a que se referiria?). Pode ser colocado no singular, para se referir ao “nível de competência” que o usuário deve demonstrar, como sugerido. Poderia ainda se referir ao “ser capaz”, cabendo nesse caso ser substituído por “demonstrando tais capacidades”. Ainda que quisesse se referir a “ler, escrever, falar e compreender”, entendo que não caberia o plural.

Ainda, foram incluídos na proposta os textos semelhantes dos parágrafos 65.53(a)(3) e 65.71(a)(3). Nesses casos, já consta na frase o “comprovar”, podendo ser eliminado o “demonstrado”, ficando “comprovar ser capaz de (...) por meio de (...)”.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

#### **Contribuição nº 35**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.4(g) (1) validade da licença; e
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.4(g) (1) validade da licença e/ou habilitação; e
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Alinhamento ao LAR 65.035(h). A validade é característica normalmente associada à habilitação, e não à licença.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. No entanto, foi utilizado apenas “ou” (em lugar de “e/ou”), tendo em vista que foi feita essa mesma alteração no parágrafo 65.4(g).

<b>Contribuição nº 36</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.4(h) Sem prejuízo do cumprimento das Leis de imigração e trabalhistas do País, a ANAC poderá emitir por 90 dias, prorrogáveis por mais 90 dias, validação temporária de licença estrangeira emitida por Estado Contratante da Organização de Aviação Civil Internacional se tal Estado reciprocamente aceitar a validação temporária de licenças brasileiras. (1) A validação será feita na forma de ofício e só terá validade com o porte da licença original e documento de identificação. (2) A validação será feita somente em caso de necessidade de serviços especiais quando não houver pessoal habilitado/capacitado no país, ficando o mecânico com a licença estrangeira validada comprometido a fazer a transferência de conhecimento.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.4(h) Sem prejuízo do cumprimento das Leis de imigração e trabalhistas do País, a ANAC poderá emitir validação temporária, pelo prazo de 90 dias, prorrogáveis por mais 90 dias, de licença estrangeira emitida por Estado Contratante da Organização de Aviação Civil Internacional se tal Estado reciprocamente aceitar a validação temporária de licenças brasileiras. (1) A validação será feita na forma de ofício e só terá validade com o porte da licença original e documento de identificação. (2) A validação será feita somente em caso de necessidade de serviços especiais quando não houver pessoal habilitado e capacitado no país. (i) Para mecânicos de manutenção aeronáutica, o mecânico com a licença estrangeira validada deve se comprometer a fazer a transferência de conhecimento.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugestão de ajuste ao texto: "validação temporária, pelo prazo de 90 dias, prorrogáveis por mais 90 dias, de licença..."O prazo está associado ao "temporária" e não à emissão, que é o ato de emitir o ofício.  Ajuste no texto, substituindo "habilitado/capacitado" por "habilitado e capacitado". O uso de "/" não deixa claro a relação entre os termos. Entendo que a necessidade surge se não houver pessoal que esteja, simultaneamente, habilitado e capacitado, pois ambas as características são necessárias para que se atue.  Pela estrutura do parágrafo 65.4(h)(2), não fica claro se o requisito de se tratar de "caso de necessidade de serviços especiais quando não houver pessoal habilitado/capacitado no país" deve ser observado tanto para despachantes quanto para mecânicos. Caso seja só para mecânicos, sugiro: “(2) Para mecânicos de manutenção aeronáutica, a validação será feita somente em caso de necessidade de serviços especiais quando não houver pessoal habilitado e capacitado no país, ficando o mecânico com a licença estrangeira validada comprometido a fazer a transferência de conhecimento.” Caso seja para ambos (o que me parece, pelo texto), sugiro: “(2) A validação será feita somente em caso de necessidade de serviços especiais quando não houver pessoal habilitado e capacitado no país. (i) Para mecânicos de manutenção aeronáutica, o mecânico com a licença estrangeira validada deve se comprometer a fazer a transferência de conhecimento.” Por fim, caso a ideia seja exigir também de um despachante que ele faça transferência de conhecimentos, poderia ficar: “(2) A validação será feita somente em caso de necessidade de serviços especiais quando não houver pessoal habilitado e capacitado no país, ficando o despachante ou o mecânico com a licença estrangeira validada comprometido a fazer a transferência de conhecimento.”

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

Com relação às alterações meramente textuais, a contribuição foi acatada, adotando-se o texto sugerido.

Com relação ao parágrafo (h)(2), foi utilizado outro texto, com o propósito incluir a obrigação de transferência de conhecimento para despachantes operacionais de voo também.

**Contribuição nº 37**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.5(a) Quaisquer das habilitações referentes às licenças de que trata este regulamento podem ser suspensas preventivamente pela ANAC pelo prazo máximo de cento e oitenta dias, prorrogável por igual período, se forem detectados indícios, devidamente registrados em processo administrativo, de que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença e/ou habilitações correspondentes.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.5(a) Quaisquer das habilitações referentes às licenças de que trata este regulamento podem ser suspensas preventivamente pela ANAC pelo prazo máximo de cento e oitenta dias, prorrogável por igual período, se forem detectados indícios, devidamente registrados em processo administrativo, de que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença e/ou habilitações correspondentes.

(1) No caso de suspensão por indícios de que o titular não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença e/ou habilitações correspondentes, o titular deverá, no prazo de sua suspensão, ser submetido a nova verificação de que atende aos requisitos de capacidade técnica estabelecidos neste regulamento. Caso a pessoa não se submeta a esta verificação no prazo de sua suspensão, deverá ter sua licença cassada ao fim deste prazo.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Sugiro avaliar se é devido estabelecer prazo para a suspensão preventiva, por exemplo, se o profissional não está capacitado para sua função? Entendo que, mantendo-se essa situação no RBAC, a ANAC deverá ter procedimentos internos que garantam que:

- após o prazo de 180 dias, não sanada a não-conformidade, se prorrogue o prazo ou se casse a licença, de forma a garantir que ela não volte a ficar válida;

- caso se prorrogue o prazo, após os 360 dias, a licença deveria necessariamente ser cassada.

O RBAC 142.7(g)(1), por exemplo, tem essa previsão.

Neste caso, o RBAC 65 poderia internalizar o art. 163 do CBA, que prevê a submissão do usuário a novos exames técnicos, para garantir que o usuário deva passar por um novo exame no prazo de sua suspensão para que a ANAC possa decidir se revoga a suspensão da habilitação ou se cassa a licença.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

Foi retirada a menção a prazos de suspensão. Para revogar a suspensão, é necessário que se comprove que os motivos que geraram a suspensão foram corrigidos e seus efeitos foram cessados, conforme 65.6(b). No caso específico de suspensão por indícios de que o titular não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença ou habilitações correspondentes, exige-se que o titular se submeta a novos exames, teóricos e/ou práticos, a critério da ANAC (de acordo com o indício de incapacitação técnica observado). Caso o titular seja considerado tecnicamente capaz, a suspensão será revogada (vide o parágrafo 65.6(a)(1), incluído após a audiência pública).

Com isso, não é necessário mencionar o que ocorre se o titular não se submeter aos novos exames. O titular estará suspenso e deveria se submeter a novos exames. Caso não se submeta, simplesmente permanecerá suspenso. Pode ocorrer ainda de a ANAC comprovar que o candidato não está capacitado e, nesse caso, aplica-se 65.6(c), e a licença poderá ser cassada.

Com relação à justificativa, no entanto, faz-se a ressalva de que o art. 163 do CBA não se aplica à situação, pois trata apenas da tripulação.

**Contribuição nº 38**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.14(a) Um requerente não pode obter uma licença emitida segundo este regulamento se qualquer órgão de segurança pública, do Ministério da Justiça, do Ministério da Defesa ou órgão com competências semelhantes a estes notificar a ANAC, formalmente, que

esta pessoa, em relação às prerrogativas que a licença pode conferir, possa representar uma ameaça à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

(b) Consequências do recebimento de notificação de impedimento por motivo de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita de um requerente:

(...)

(c) Efeitos da constatação de impedimento por motivo de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita:

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

65.14(a) O detentor de uma licença não pode exercer suas prerrogativas, e um requerente não pode obter uma licença emitida segundo este regulamento, se qualquer órgão de segurança pública, do Ministério da Justiça, do Ministério da Defesa ou órgão com competências semelhantes a estes notificar a ANAC, formalmente, que esta pessoa, em relação às prerrogativas que a licença lhe confere ou pode conferir, possa representar uma ameaça à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

(b) Após o recebimento de notificação de impedimento por motivo de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita de um requerente ou detentor de licença:

(...)

(c) Caso a ANAC, após avaliação junto à autoridade que emitiu a notificação, constate que há impedimento:

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não fica claro se a seção se aplica apenas a um requerente, como indicam os parágrafos (a) e (b), ou a quem já tenha licença emitida, como indicam os parágrafos (b)(2) e (c)(2). Sugeri adaptações considerando a segunda possibilidade.

Ainda, adaptei os parágrafos (b) e (c), que não estavam em formato de texto, mas apenas de tópicos, divergindo do padrão comumente adotado nos regulamentos. Assim, dá-se mais clareza à norma. Por exemplo, não ficava claro quem faria a constatação de impedimento (no original, do FAA 65.14, essa atribuição fica clara, ao Transportation Security Administration (TSA). Não havendo órgão equivalente no Brasil, sugeri, no parágrafo (c) que a decisão deve ficar com a ANAC, conforme proposto em 65.14(b)(1).

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Foram feitas pequenas alterações textuais em relação ao texto sugerido.

#### Contribuição nº 39

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

65.20(a)(1) qualquer declaração fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer requerimento para uma licença e/ou habilitação;

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

65.20(a)(1) qualquer declaração fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer solicitação de uma licença e/ou habilitação;

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Padronização com a seção 65.11, em que se substituiu o "requerimento" do RBHA 65 por "solicitação".

Caso aceita, avaliar se cabe também alteração no título da seção, que também utiliza "requerimento".

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Redação final de acordo com o texto sugerido para o parágrafo 65.20(a)(1). Foi alterado também o título da seção 65.20 e o parágrafo 65.14(b)(1).

#### Contribuição nº 40

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

65.51(a) Uma pessoa somente pode atuar como despachante operacional de voo se for titular e tenha em seu poder uma licença vigente com as correspondentes habilitações que lhe tenham sido emitidas segundo este regulamento.

(...)

(c) [Não existe]

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

65.51(a) Uma pessoa somente pode atuar como despachante operacional de voo se for titular e tiver em seu poder uma licença vigente com as correspondentes habilitações que lhe tenham sido emitidas segundo este regulamento.

(...)  
(c) Cada pessoa que for detentora de uma licença de despachante operacional de voo deve apresentá-la para inspeção da ANAC, quando requerido.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de texto: "se for titular e tiver".

A justificativa apresentada ("Redação alterada para dar preferência à forma de redação direta, com as regras precedendo as exceções e evitando duplas negativas.") não explica por que o conteúdo do parágrafo 65.51(b) foi completamente alterado. Assim, sugiro a inclusão do parágrafo (c), correspondente ao antigo parágrafo 65.51(b), exigindo que o detentor apresente a licença para INSPACs. O requisito anterior, apesar de talvez já ser coberto por alguma outra autoridade dos próprios INSPACs, têm precedentes em diversos outros regulamentos, nacionais como 61.3(f), 91.5(d), 135.242(c), e internacionais (LAR 65.030, FAR 65.51(b)), sendo aparentemente importante continuar constando aqui também. Caso contrário, imagino que a ANAC deveria, por padronização, remover o requisito também dos outros regulamentos.

Aliás, a exigência consta no próprio RBAC 65, na subparte D, para mecânicos (65.89).

Se julgado conveniente, poderia se manter a identificação dos parágrafos alinhada à do FAR, mantendo o parágrafo 65.51(b) do RBHA 65.51 como parágrafo 65.51(b) do RBAC 65. O proposto parágrafo 65.51(b), que trata de estar com habilitações válidas, poderia, nesse caso, ser mesclado ao 65.51(a) ou incluído como subparágrafo 65.51(a)(1), por exemplo.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada, com alteração do texto para o parágrafo incluído.

#### Contribuição nº 41

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

65.11 Solicitação de licença

(...)

(a)(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à licença e/ou de uma habilitação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter concluído com aprovação, um curso específico em centro de instrução de aviação civil certificado nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente; e

(2) a ANAC deve fornecer autorização ao requerente para realizar o exame prático após o correto preenchimento do formulário apropriado, indicando o profissional responsável por tal verificação, observando que o solicitante que não obtiver aprovação no primeiro exame prático somente pode requerer autorização para realizar novo exame prático após comprovar que realizou, sob supervisão de um instrutor, treinamento corretivo relativo às deficiências que provocaram a sua reprovação. Novas tentativas posteriores com meta à aprovação devem seguir o mesmo procedimento e intervalo estabelecido na seção 65.19.

(...)

65.11(c) O requerente que reúna os requisitos estabelecidos neste regulamento e seja aprovado no exame prático, pode obter uma licença apropriada com suas correspondentes habilitações.

65.11(d) O titular de uma licença emitida em conformidade com este regulamento, que tenha tido essa licença cassada, não pode requerer outra, a menos que cumpra o previsto no parágrafo 65.6(d) deste regulamento..

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

65.11 Solicitação de licença e de habilitação

(...)

(a)(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à licença e/ou à habilitação requerida, conforme o previsto neste regulamento. O exame teórico deve ser realizado após a conclusão, com aprovação, de um curso específico em centro de instrução de aviação civil certificado nos termos do RBHA 141, ou RBACs que venham a substituí-lo, e com autorização vigente; e

(2) Os requisitos de instrução prática e experiência devem ser cumpridos após a aprovação no exame teórico.

(b) Após verificar cumprimento dos requisitos citados no parágrafo (a) desta seção, a ANAC deverá fornecer autorização ao requerente para realizar o exame prático indicando o profissional responsável por tal verificação.

(1) O solicitante que não obtiver aprovação no primeiro exame prático somente pode requerer autorização para realizar novo exame prático após comprovar que realizou, sob supervisão de um instrutor, treinamento corretivo relativo às deficiências que provocaram a sua reprovação, atendendo ainda à seção 65.19 deste regulamento. Novas tentativas posteriores com meta à aprovação devem seguir o mesmo procedimento e o intervalo estabelecido na seção 65.19.

(...)

65.11(d) O requerente que reúna os requisitos estabelecidos neste regulamento, conforme listados no parágrafo (a) desta seção, e seja aprovado no exame prático citado no parágrafo (b), pode obter uma licença apropriada com suas correspondentes habilitações.  
65.11(e) O ex-titular de uma licença emitida em conformidade com este regulamento, que tenha tido essa licença cassada, não pode requerer outra, a menos que cumpra o previsto no parágrafo 65.6(d) deste regulamento.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Adequação no título, pois a seção trata de licenças e habilitações.

Correção do texto:

- “assuntos pertinentes à licença e/ou de uma habilitação requerida”, pois os assuntos são atinentes à habilitação requerida”.
- “com aprovação” entre vírgulas. Ou se utiliza vírgula antes e depois, como sugerido, ou se retiram ambas as vírgulas.

No lugar do RBHA 141, de acordo com minutas já divulgadas pela ANAC, haverá, além do RBAC 141 o RBAC 147. Assim, para que o texto se aplique também a mecânicos, se especificaria que é o RBHA 141 ou “RBACs que venham a substituí-lo”, deixando claro que não se trata, aí, apenas do RBAC 141.

Ainda, é sugerida uma nova divisão dos parágrafos. O parágrafo (a) da proposta da ANAC se inicia estabelece os requisitos que devem ser atendidos até o momento da solicitação. Porém, termina com um “para tanto” que lista requisitos tanto anteriores à solicitação ((a)(1)), quanto posteriores ((a)(2)). Ainda, se exigiria o preenchimento de dois “formulários apropriados”, um para solicitar a licença em (a), outro para o exame, em (a)(2). Não sei como é o processo atual para solicitar estas licenças/habilitações, mas imagino que seja suficiente que o usuário faça uma única solicitação (um formulário) e que a ANAC, após verificar que ele cumpre os requisitos, já poderia agendar seu exame.

Na nova organização proposta:

- O parágrafo (a) contém os requisitos que devem ser atendidos até o momento da solicitação.
- Os subparágrafos de (a) estabelecem como devem ser cumpridos alguns desses requisitos, como o exame teórico e a instrução prática e a experiência.
- O parágrafo (b), então, se inicia assumindo que os requisitos do parágrafo anterior foram cumpridos, para detalhar o exame prático que deverá ser feito.
- Foram reduzidas algumas frases muito longas, para maior clareza. Por exemplo, no texto da proposta, não ficava explícito se após a primeira reprovação, este parágrafo isentaria o usuário de cumprir o intervalo do 65.19 - eu entendo que não havia tal isenção, pois o parágrafo 65.19 se aplicaria sempre que não houvesse indicação explícita do contrário (e nesse caso não havia tal indicação). Caso se pretenda, para a primeira reprovação, isentar o usuário do intervalo, sugiro deixar isso explícito.

Ainda, no parágrafo (c) da proposta da ANAC, se coloca que o usuário deveria cumprir “os requisitos estabelecidos neste regulamento e se[r] aprovado no exame prático”, porém o exame prático já é também um dos requisitos estabelecidos neste regulamento... Imaginando que se quis diferenciar entre os requisitos demonstrados antes da solicitação e o exame prático, demonstrado depois, referenciei os parágrafos (a) e (b) da minha sugestão no novo parágrafo (d).

Uma outra sugestão, caso não se queira fazer essa diferença entre requisitos antes e depois da solicitação, seria adaptar o RBAC 61.13(b): “O solicitante que reúna os requisitos estabelecidos neste regulamento faz jus a uma licença apropriada com suas correspondentes habilitações. ” (retirando o trecho que cita dívida ativa da união, pois há decisões judiciais contra esse tipo de exigência).

Por fim, no parágrafo 65.11(d) da proposta da ANAC, sugiro padronizar o uso de “ex-titular” para quem tenha uma licença cassada, conforme 65.6(d). E retirei ainda um ponto final adicional (“..”).

Deve-se observar a necessidade de renumerar os demais parágrafos da seção, caso a sugestão seja aceita.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Não foi criado um novo parágrafo (b), aproveitando-se o texto em 65.17(f). No parágrafo 65.17(f)(1), foi suprimida uma das referências à seção 65.19, para evitar redundância.

O parágrafo 65.11(a)(1) que constava na minuta, foi suprimido, passando-se a parte final de seu texto para os parágrafos 65.55(a)(2) e 65.71(a)(4).

O parágrafo 65.11(c) foi alterado para um texto similar ao do RBAC 61.13(b).

O parágrafo 65.11(d) foi alinhado ao 65.6(d), com relação ao uso de “ex-titular”.

**Contribuição nº 42**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.52 (b) A licença de despachante operacional de voo pode ser revogada a qualquer momento se:

(...)

(c) As habilitações averbadas numa licença de despachante operacional de voo têm validade de doze meses, e o exercício de suas prerrogativas é condicionado:

(1) ao cumprimento do programa de treinamento, aprovado pela ANAC, da instituição à qual o seu titular estiver vinculado; e

(2) à experiência recente em sua atividade, de acordo com a seção 65.60a deste regulamento, conforme aplicável; ou, em alternativa, à aprovação em exame prático realizado por inspetor de aviação civil (INSPAC) ou examinador credenciado da instituição à qual o titular da licença está vinculado.

(d) Nenhuma licença de despachante operacional de voo emitida pela ANAC até a data de publicação da primeira edição deste regulamento terá validade após 31 de dezembro de 2015.

(e) O titular de licença de despachante operacional de voo emitida pela ANAC em conformidade com a regulamentação revogada pelo parágrafo 65.52(d) desta seção deve ter sua licença substituída até 31 de dezembro de 2015, por intermédio de solicitação de segunda via da licença.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.52 (b) A licença e/ou habilitação de despachante operacional de voo pode(m) ser revogada(s) a qualquer momento:

(...)

(c) As habilitações averbadas numa licença de despachante operacional de voo têm validade de doze meses, a contar do mês de aprovação em exame de competência, e o exercício de suas prerrogativas é condicionado:

(1) ao cumprimento do programa de treinamento, aprovado pela ANAC, da instituição à qual o seu titular estiver vinculado; e

(2) à experiência recente em sua atividade, de acordo com a seção 65.60a deste regulamento.

(d) Nenhuma licença de despachante operacional de voo emitida pela ANAC até a data de publicação da primeira edição deste regulamento terá validade após 31 de dezembro de 2015.

(e) O titular de licença de despachante operacional de voo emitida pela ANAC até a data de publicação da primeira edição deste regulamento deve ter sua licença substituída até 31 de dezembro de 2015, por intermédio de solicitação de segunda via da licença.

(f) Desde que cumpridos os requisitos aplicáveis à revalidação de uma habilitação, o exame de competência pertinente a essa revalidação pode ser realizado no período que compreende 30 (trinta) dias antes do início do mês de vencimento até 30 (trinta) dias após o fim do mês de vencimento, mantendo-se, após concluída a revalidação, o mês base de vencimento para a nova validade.

(g) É permitida a operação normal relativa a uma habilitação vencida há menos de 30 (trinta) dias.

(h) É vedada a operação normal relativa a uma habilitação vencida há mais de 30 (trinta) dias, em qualquer situação.

(i) Habilitações revalidadas fora do prazo disposto no parágrafo (f) desta seção terão seus prazos de validades contados a partir do mês de aprovação do despachante operacional de voo no exame de competência, conforme disposto no parágrafo (c) desta seção.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajustes no texto:

- padronização com o 65.72(b), que também prevê a revogação da habilitação, além da da licença.

- o “se” no parágrafo (b) não me parece necessário, e até incorreto, por exemplo, na junção com o subparágrafo (b)(3) “pode ser revogada a qualquer momento se a critério da ANAC tendo em vista a segurança operacional”.

- havia um “estiver vinculado” em (c)(1) e um “está vinculado” em (c)(2). Padronizando para “estiver vinculado”.

- se referir ao “parágrafo 65.52(d) desta seção” é redundante. Basta tratar como “parágrafo 65.52(d)” [deste regulamento, se quiser], ou por “parágrafo (d) desta seção”. [este trecho foi substituído ainda pelo motivo abaixo]

- Não há, explicitamente, revogação “pelo parágrafo 65.52(d)”. A cláusula que melhor define quem deverá solicitar segunda via de sua licença é a mesma já utilizada no parágrafo (d): “O titular de licença de despachante operacional de voo emitida pela ANAC até a data de publicação da primeira edição deste regulamento”.

No parágrafo (c)(2), há um “conforme aplicável” que, a meu ver, não se justifica, já que o requisito de experiência recente da seção 65.60a não limita sua aplicabilidade a apenas alguns despachantes; logo, portanto, seria aplicável a todos.

O maior problema da proposta, no entanto, é que se coloca como possível alternativa à experiência recente a aprovação em exame por INSPAC ou examinador. Só que ser aprovado por INSPAC e/ou examinador é um requisito (ou pelo menos iria passar a ser agora). Logo, todas as pessoas com habilitações válidas a partir de 2016 terão passado por um exame prático por INSPAC ou examinador para que possam exercer sua atividade - o que tornaria o requisito de experiência recente deste parágrafo inócuo.

Se a ideia é permitir que o exame dê alguma validade de experiência recente, deve-se dar um prazo que garanta um “exame recente” (prazo que seja compatível com o requisito de experiência recente). Assim, minha proposta é que este parágrafo 65.52(c)(2) apenas

faça referência à seção 65.60a, que trata de experiência recente, e que essa seção 65.60a trate dos casos em que o despachante foi recém-aprovado e não realizou despachos em 6 meses consecutivos nos últimos 24 meses. Portanto, essa minha proposta deve ser analisada em conjunto com a proposta enviada para a seção 65.60a.

Ao final, foram incluídos parágrafos para permitir a operação com a habilitação vencida por menos de 30 dias, bem como é proposta regulamentação sobre a validade das habilitações revalidadas numa janela de 3 meses (1 mês antes da validade, o mês da validade e o seguinte), com texto copiado do RBAC 61.33.

Nesse mesmo sentido, foi especificado no parágrafo (c) que a validade de 12 meses é contada a partir do mês de aprovação em exame de competência.

Por fim, no estabelecimento dos prazos dos parágrafos (d) e (e), deve-se ter especial atenção à data de publicação do próprio RBAC 65, para evitar que se deixe um prazo muito curto para que todos revalidem suas habilitações. Recomendo que o prazo não seja menor do que 12 meses – ou seja, caso o RBAC 65 seja publicado após 31/12/2014, sugiro que a data nos parágrafos (d) e (e) seja alterada.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada, com alterações textuais:

- foi padronizado o uso de “exame prático” em lugar de “exame de competência”;
- ainda, os parágrafos (d) e (e) propostos inicialmente foram excluídos, pois a ANAC não entende mais como necessário requerer que todos os detentores de licença possuam o mesmo modelo de licença, em razão da previsão de novas mudanças no modelo de licença para o futuro próximo.

#### **Contribuição nº 43**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.53 Pré-requisitos para solicitar uma licença

(a) Para solicitar uma licença de despachante operacional de voo, o requerente deve comprovar o cumprimento dos seguintes requisitos:

(...)

(b) [Não existe]

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.53 Requisitos para concessão de licença e habilitação

(a) Para obter uma licença de despachante operacional de voo, o candidato deve comprovar o cumprimento dos seguintes requisitos:

(...)

(b) Deve ser averbada nas licenças de despachantes operacionais de voo uma habilitação de tipo para cada modelo de aeronave, ou, a critério da ANAC, grupo de modelos de aeronave, para o qual o despachante operacional de voo tenha demonstrado cumprir os requisitos deste regulamento.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Esta seção contradiz a seção 65.11 – solicitação de licença. Pela 65.11, o requerente não precisa demonstrar ter cumprido o exame prático, pois esse exame só é realizado após a ANAC autorizar (supostamente, após avaliar a solicitação inicial, em que o requerente deve demonstrar ter atendido aos “requisitos de idade, grau de instrução, conhecimentos teóricos, instrução prática e experiência previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida.”).

Ao incluir o exame prático, o RBAC deveria estabelecer que estes são os requisitos para a concessão da licença, e não para solicitá-la. Caso se entenda de outra forma, creio que deveria ser alterada a seção 65.11 para alinhá-la com esta.

Ainda, há, a meu ver, um problema na proposta de RBAC 65, porque não fica claro, na subparte C, a definição e o alcance de uma habilitação para despachante de voo, como por exemplo, há para mecânicos (em 65.85, 65.87 e 65.89) ou para pilotos no RBAC 61.5(b).

O 65.54(a) cita “titular de uma habilitação de tipo” enquanto o 65.60 cita “habilitação tipo”, mas não é definido o que seria uma habilitação de tipo, nem é apresentado se haveria alguma outra habilitação além da de tipo (por exemplo, as habilitações de categoria ou de classe, constantes no RBAC 61).

Aqui, foi incluído um parágrafo que visa a deixar isso mais claro. Porém, o ideal, creio, seria se detalhar adicionalmente quais são os requisitos que devem ser especificamente demonstrados para um tipo de aeronave, para se poder conceder habilitação naquele tipo. Com base no RBAC 121.422, por exemplo, o treinamento deve ser específico para cada tipo de avião (121.422(a)(2)), aplicando-se treinamento de diferenças quando for o caso (121.418). A princípio, o exame também seria específico por aeronave, pois o 121.422(b) faz referência aos deveres e responsabilidades de 121.422(a).

Na proposta de RBAC, 65 já fica explícito que deveria ser referente ao tipo de aeronave o exame prático (65.59(a)). No entanto, isso já não fica claro para os requisitos de experiência e treinamento do 65.57; e, para os conhecimentos teóricos, enquanto o LAR 65.310(h) especifica “os princípios de voo relativos à categoria correspondente de aeronave”, o RBAC 65.55(a)(8) deixa de forma mais genérica “aerodinâmica relacionada às características do voo das aeronaves;”.

Minha sugestão é que se inclua uma referência direta ao que seria habilitação de tipo, na linha do texto sugerido, e que, em adição, se esclareça quais requisitos precisariam ser cumpridos especificamente para cada tipo de aeronave. Eventualmente, alterações em outras seções do RBAC 65 também seriam necessárias, para se adequar a este propósito.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

Foi adotada a proposta para o parágrafo (a) e para o título, com pequenas variações textuais.

Para o parágrafo (b), foi esclarecido quais requisitos devem ser atendidos para se obter uma habilitação adicional, detalhando a contribuição. O texto proposto, por sua vez, foi acatado em 65.51(c).

A seção 65.55 não foi alterada, pois envolve conceitos gerais.

Já o parágrafo 65.57(b) foi alterado para especificar que os despachos devem ser para um modelo específico de aeronave, ou, a critério da ANAC, grupo de modelos de aeronave.

Ainda foi incluída a definição de habilitação de tipo em 65.2.

#### **Contribuição nº 44**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.54 (a) O titular de uma habilitação de tipo deve revalidá-la após decorrido o período de validade estabelecido no parágrafo 65.52(c), se atender aos requisitos deste parágrafo, mediante exames de:

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.54 (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o seu titular deve ser aprovado em exames de:

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Sugiro esclarecer o texto, pois “os requisitos deste parágrafo” podem se referir aos requisitos do parágrafo 65.52(c) (cumprimento de programa de treinamento da empresa, além de experiência recente ou exame de competência) ou aos requisitos do próprio parágrafo 65.54(a). A proposta foi feita supondo se tratar da segunda opção. Embora, para se referir ao termo anterior, “65.52(c)”, fosse mais apropriado o uso de “esse parágrafo”, esta é uma nuance que poderia facilmente passar despercebida por um usuário ou por um inspetor da ANAC, sendo melhor evitar.

Ainda, foi retirada da seção 65.54 a menção ao prazo de 65.52(c). A exigência de manter a habilitação válida já consta em outras seções, como 65.60 e 65.52. Nesta seção, pode se tratar simplesmente da revalidação, observando que, a rigor, ninguém é obrigado a revalidar (“deve revalidá-la após decorrido o período de validade”) sua habilitação – apenas perde sua validade e suas prerrogativas se não o fizer. Este novo texto se alinha ainda ao proposto para a seção 65.52, baseado no 61.33, definindo que não é necessário revalidar a habilitação apenas após decorrido o período de validade (isto poderia ser feito desde 30 dias antes do mês de validade, e até 30 dias depois).

A proposta foi baseada na estrutura de seções de revalidação de habilitação do RBAC 61.

Uma outra proposta, na mesma linha, mas mais próxima da estrutura original seria:

“O titular de uma habilitação de tipo pode revalidá-la se for aprovado em exames de:”

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada, com alteração no texto.

Foi retirada a menção a “exames”, pois a avaliação de conhecimentos de 65.54(a)(1) não está sujeita aos requisitos aplicáveis a exames previstos em 65.11, uma vez que pode ser feita por avaliação realizada pela instituição à qual o DOV está vinculado.

**Contribuição nº 45**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.55(a) (3) cálculo de performance e procedimentos de carregamento de um voo:

(i) influência na distribuição do carregamento na performance e as características de voo da aeronave, cálculos de peso e balanceamento;

(...)

(4) fatores humanos:

(i) atuação humana pertinente às funções de despacho;

(ii) julgamento e tomada de decisão aeronáutica; e

(iii) CRM;

(...)

(8)(ii) performance em regimes de voo normal e anormal;

(...)

(c) O requerente de licença de despachante operacional de voo que não se submeter ao exame prático dentro do prazo de validade do exame teórico pode dar continuidade ou início à instrução prática. Contudo, está limitado a realizar o exame prático em data não posterior a quarenta e oito meses a partir do início da validade do exame de teórico. Neste caso, com uma antecedência mínima de sessenta dias do término do período de quarenta e oito meses, o candidato deve ser aprovado em exame de Regulamentos de Tráfego Aéreo realizado na ANAC e, na sequência, solicitar o exame prático. Caso o requerente seja reprovado no exame de Regulamentos de Tráfego Aéreo, pode tornar a realizá-lo, uma única vez, decorridos 15 dias da reprovação. Caso não seja aprovado nesta segunda oportunidade, deverá realizar novamente o exame teórico previsto no parágrafo 65.55(a).

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.55(a) (3) cálculo de desempenho e procedimentos de carregamento de um voo:

(i) influência na distribuição do carregamento no desempenho e as características de voo da aeronave, cálculos de peso e balanceamento;

(...)

(4) fatores humanos:

(i) atuação humana pertinente às funções de despacho, incluindo os princípios de gerenciamento de ameaças e erros, integrados a um sistema de gerenciamento da segurança operacional;

(ii) julgamento e tomada de decisão aeronáutica; e

(iii) CRM;

(...)

(8)(ii) desempenho em regimes de voo normal e anormal;

(...)

(c) O requerente de licença de despachante operacional de voo que não se submeter ao exame prático dentro do prazo de validade do exame teórico pode dar continuidade ou início à instrução prática. Contudo, está limitado a realizar o exame prático em data não posterior a quarenta e oito meses a partir do início da validade do exame de teórico. Neste caso, com uma antecedência mínima de sessenta dias do término do período de quarenta e oito meses, o candidato deve ser aprovado em exame de Regulamentos de Tráfego Aéreo realizado na ANAC e, na sequência, solicitar o exame prático. Caso o requerente seja reprovado no exame de Regulamentos de Tráfego Aéreo, pode tornar a realizá-lo, uma única vez, decorridos 15 dias da reprovação. Caso não seja aprovado nesta segunda oportunidade, deverá realizar novamente o exame teórico previsto no parágrafo 65.55(a).

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajustes no texto:

- troca de “performance” por “desempenho”, conforme MPR-0001/SPO.

- acentuação em “tráfego”.

Para o parágrafo 61.55(a)(4), deve-se observar que o requisito equivalente do LAR foi alterado em 2013 (creio que em alinhamento ao item 4.6.1.2(i) do Anexo 1), de forma que, para se atender por completo a justificativa de harmonização ao LAR 65.310(d), a proposta deveria também ser atualizada.

Ainda, observo que é citada harmonização com o FAR 65.55, embora haja algumas diferenças entre os requisitos propostos e os constantes no FAR 65.55, que destaca itens não diretamente citados no RBAC 65.55:

- requisitos referentes a prerrogativas, limitações e operações de voo de pilotos de linha aérea (FAR 65.55(a)(1));

- responsabilidades do piloto em comando (FAR 65.55(a)(8));

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

Foi mantido o termo “performance” em lugar do proposto “desempenho”, por ser o termo mais comumente empregado no meio aeronáutico e pela profissão.  
Ainda, a seção foi revisada para incluir os requisitos constantes no FAR 65.55, incluindo os citados na contribuição.

#### Contribuição nº 46

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

65.57(a) (1) um total de dois anos de serviço, em operações conduzidas segundo o RBAC 121, em uma das funções especificadas nos parágrafos 65.57(a)(1)(i) a 65.57(a)(1)(ii), inclusive, ou em uma combinação qualquer das mesmas, sempre que nos casos de experiência combinada a duração do serviço em qualquer dessas funções não seja inferior a um ano:

(i) piloto de linha aérea; ou

(ii) mecânico de voo; ou

(...)

(b) O requerente de licença de despachante operacional de voo deve cumprir o Treinamento Inicial previsto no Programa de Treinamento Operacional de uma empresa que opere segundo o RBAC 121, RBAC 129 ou RBAC 135 e na sequência, cumprir satisfatoriamente um estágio no setor de operações desta empresa, no qual acompanhe as atividades de despachante operacional de voo, durante no mínimo noventa dias, supervisionado por despachante operacional de voo instrutor que possua habilitação válida. Durante aquele período, o requerente deverá efetuar, sob supervisão, 40 (quarenta) despachos reais.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

65.57(a) (1) um total de dois anos de serviço, em operações conduzidas segundo o RBAC 121, nas funções de piloto de linha aérea ou de mecânico de voo, ou em uma combinação qualquer destas funções, sempre que nos casos de experiência combinada a duração do serviço em qualquer dessas funções não seja inferior a um ano; ou

(...)

(b) O requerente de licença de despachante operacional de voo deve cumprir o Treinamento Inicial previsto no Programa de Treinamento Operacional de uma empresa que opere segundo o RBAC 121 ou RBAC 129 e, na sequência, cumprir satisfatoriamente um estágio no setor de operações desta empresa, no qual acompanhe as atividades de despachante operacional de voo, durante no mínimo noventa dias, supervisionado por despachante operacional de voo instrutor que possua habilitação válida. Durante aquele período, o requerente deverá efetuar, sob supervisão, 40 (quarenta) despachos reais.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para alinhamento à estrutura do LAR, são criados parágrafos desnecessários, que dificultam a leitura, em vez de orientá-la. No caso do LAR, em que são mais itens e os itens são maiores, pode ser necessário utilizar subparágrafos. Para a proposta do RBAC 65, em que só constam duas funções, fica mais simples mencionar diretamente as funções.

Uma outra alternativa, caso se queira manter a estrutura de parágrafos, seria “nos parágrafos 65.57(a)(1)(i) e 65.57(a)(1)(ii), ou em uma combinação” – retirando o “inclusive”.

No parágrafo (b), o trecho “na sequência” foi separado por vírgulas, pois não deve haver apenas uma vírgula, após a expressão, se não há vírgula antes também.

Quanto ao mérito, sugiro reavaliar se empresas sob o RBAC 135 devem ser incluídas, uma vez que o RBAC 135 não exige despachante e, por mais que algumas empresas eventualmente queiram utilizá-los, não há regras de programa de treinamento para tais empresas de forma que se permitiria que a empresa que quisesse estabelecer um programa de treinamento para despachantes poderia fazê-lo sem requisitos mínimos a cumprir (como os requisitos que são exigidos pelo RBAC 121). Ainda, os procedimentos de despacho de voo nestas empresas são muito diferentes e bem menos complexos do que os de empresas sob o RBAC 121, sendo inapropriado, a meu ver, equiparar a experiência nos dois tipos de empresa.

Portanto, creio que não devem ser incluídas empresas 135. Caso se opte por mantê-las, sugiro incluir alguma condicional, como por exemplo, “O aproveitamento de um programa de treinamento de empresa que opere segundo o RBAC 135 fica sujeito à avaliação da ANAC, que deverá avaliar se o programa de treinamento aprovado atende aos requisitos do RBAC 121 e se as atividades de despachante operacional de voo na empresa englobam adequadamente os requisitos de conhecimento deste regulamento”.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foi adotada a correção editorial em 65.57(b). E quanto ao mérito, foi mantida a menção a programas de treinamento de operadores que não estejam sob o RBAC nº 121, porém com a condição de que o aproveitamento seja aprovado pela ANAC.

<b>Contribuição nº 47</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.59 (a) O requerente de uma licença de despachante operacional de voo deve ser aprovado em um exame prático realizado pela ANAC, através de um INSPAC, ou, com autorização da ANAC, por examinador credenciado, de acordo com o previsto no parágrafo 121.422(c) do RBAC 121, relativa ao tipo de aeronave em que se qualificou, em que demonstre que está apto para:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.59 (a) O requerente de uma licença de despachante operacional de voo deve ser aprovado em um exame prático realizado pela ANAC, por meio de um INSPAC, ou, com autorização da ANAC, por examinador credenciado, de acordo com o previsto no parágrafo 121.422(b) do RBAC 121, relativa ao tipo de aeronave em que se qualificou, em que demonstre que está apto para:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Adequação do texto: - Conforme consta no MPR-0001, da SPO, e recomendado por diferentes gramáticos, foi trocado “através” por “por meio”. - O parágrafo do RBAC 121 que se refere ao exame de competência é o 121.422(b).
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada, adotando-se algumas outras alterações textuais para o referido parágrafo.

<b>Contribuição nº 48</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.60 Prerrogativas do despachante operacional de voo (a) Prestar serviços com responsabilidade em toda área na qual o solicitante satisfaça os requisitos estipulados neste regulamento, desde que possua uma habilitação tipo válida. (b) Ser especificamente autorizado pela ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.60 Prerrogativas do despachante operacional de voo (a) Prestar serviços com responsabilidade em toda área na qual o solicitante satisfaça os requisitos estipulados neste regulamento, desde que possua uma habilitação tipo válida. (b) [Reservado]
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A prerrogativa do parágrafo (b) não é clara, por diferentes motivos: - “ser autorizado” não é uma prerrogativa. Leio como “um DOV pode ser autorizado”, assim como a prerrogativa de “prestar serviços” é lida como “um DOV pode prestar serviços...”. Na verdade, as prerrogativas de uma licença seriam justamente as autorizações que a licença dá ao seu detentor. Mas não entendi colocar como prerrogativa “ser autorizado”. - fala-se em “especificamente autorizado”, mas não se especifica a que seria essa autorização. - Havendo ou não essa prerrogativa, não vejo o que um DOV poderia fazer ou deixar de fazer. Avaliando o LAR 61..325(b), imagino que a ideia, lá, era que se indicasse que o DOV ganha prerrogativa de ser autorizado ou ter sua licença convalidada por outro Estado (o Estado de matrícula da aeronave), além do Estado que lhe concede a licença. No entanto, em se tratando de um regulamento nacional, não creio que caiba à ANAC dar prerrogativa aos DOVs que licencia de que eles podem ser autorizados e/ou ter a licença convalidada por outros estados – já que são esses outros Estados que vão definir isso.  Portanto, recomendo retirar o parágrafo (b).  Ainda, no parágrafo (a), sugiro reavaliar o texto, pois é bastante vago. O texto se baseia no item 4.6.2 do Anexo 1, no entanto enquanto lá se referenciam “os requisitos especificados no anexo 6”, ou seja, se mencionam os requisitos de operações aplicáveis, aqui (e no LAR 65), se “traduziu” para “os requisitos estipulados neste regulamento”. Ocorre que, basicamente, o despachante sempre vai cumprir com os requisitos do RBAC 65... Sugiro detalhar melhor quais seriam, especificamente, as prerrogativas de um despachante operacional de voo, respondendo à pergunta: “para qual atividade é requerido um DOV habilitado?”. Entendo que a resposta deve conter algo na linha de “exercer responsabilidade, em conjunto com o piloto em comando, pelo controle operacional de um voo.” (FAR 65.51(a), e que consta no RBHA 65.51(a)), além de pontos do RBAC 121.533.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

O parágrafo (b) foi retirado, focando-se a prerrogativa no exercício de responsabilidade pelo controle operacional de um voo, em conjunto com o piloto em comando.

**Contribuição nº 49**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.60a (a) Um despachante operacional de voo somente pode exercer as prerrogativas de sua licença se tiver efetuado despacho de voos durante um período mínimo de seis meses consecutivos nos últimos doze meses.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.60a (a) Exceto como previsto no parágrafo (b), um despachante operacional de voo somente pode exercer as prerrogativas de sua licença se cumprir os seguintes requisitos de experiência recente:

- (1) dentro dos últimos 6 (seis) meses, o despachante deve ter efetuado, no mínimo, 10 (dez) despachos;
- (2) o despachante deve ter efetuado pelo menos um despacho dentro dos últimos 60 (sessenta) dias;

(b) Um despachante operacional de voo pode exercer as prerrogativas de sua licença, definidas de acordo com a seção 65.60 deste regulamento, se:

- (1) cumpriu o treinamento inicial requerido pelo parágrafo 65.57(b) deste regulamento, para uma determinada habilitação, dentro dos últimos 270 dias e foi aprovado em exame prático inicial, por INSPAC ou examinador credenciado, dentro dos últimos 90 (noventa) dias, já tendo recebido sua licença e habilitação; ou
- (2) foi aprovado nos exames requeridos para revalidação de habilitação e teve sua habilitação revalidada, de acordo com a seção 65.54 deste regulamento, dentro dos últimos 90 (noventa) dias.

(c) Um despachante operacional de voo que tenha perdido suas prerrogativas por não atender aos requisitos de experiência recente dessa seção deve recuperá-las atendendo aos requisitos do parágrafo (a) desta seção sob supervisão de um despachante de voo instrutor ou cumprindo um programa de treinamento periódico aprovado, finalizado com a revalidação de sua habilitação, de acordo com a seção 65.54 deste regulamento.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

O texto da proposta não deixa clara a relação do 65.60a com o 65.52(c)(2): quem faz um exame ainda precisa cumprir a experiência recente de 65.60a?

Caso positivo, a “alternativa” no parágrafo 65.52(c)(2) deveria ser retirada, pois não haveria alternativa a cumprir a experiência recente. Caso negativo, o requisito de experiência recente é inócuo, pois sempre poderia ser cumprido com a alternativa de ter passado por um exame (observe que não há prazo para que a aprovação em exame prático sirva como alternativa à experiência recente; ou seja, uma vez tendo passado por um exame prático, sempre se poderia utilizá-lo como alternativa à experiência recente).

Na minha proposta para a seção 65.52, retirei a alternativa, deixando para a própria seção 65.60a tratar de todos os casos.

Ainda, considero que o requisito não está bem definido, no sentido de que não está diretamente vinculado a uma garantia de segurança operacional. Por exemplo, se um despachante fizer um despacho por mês (e apenas um), de janeiro a junho de 2014, ele estará apto até janeiro de 2015 para fazer um novo despacho – mesmo tendo ficado sem realizar despachos por 6 meses.

Por outro lado, se um outro despachante realiza despachos todo dia, de janeiro de 2014 (início do trabalho) a maio de 2014, e não faz um despacho em junho (seja por férias ou outros motivos trabalhistas), ela ficaria sem experiência recente, e só poderia passar a cumprir a experiência recente após voltar a trabalhar e passar mais 6 meses consecutivos fazendo despachos.

Enquanto no primeiro caso, 6 meses sem realizar despacho não impede o despachante de continuar atuando, no segundo caso 30 dias já impediria – dando-se mais valor a realizar um despacho por mês durante 6 meses consecutivos do que a realizar diversos despachos por 5 meses consecutivos (sem se completar o sexto).

A proposta foi baseada nas seguintes premissas:

- Após realizar um exame de competência e receber a habilitação, o despachante deve poder começar a atuar, mesmo que não tenha despachado voos recentemente. De fato, se ele teve sua primeira licença/habilitação concedida, nem poderia ter despachado voos recentemente. Não considero aqui, para efeito de PEL, o cumprimento do requisito operacional de voo de familiarização do RBAC 121.463 (voar 5 trechos observando operações na cabine de comando). Este requisito deverá ser cumprido para empresas sob o RBAC 121, pois já consta lá, mas não é um requisito a ser incorporado no RBAC 65 - assim como o RBAC 61 não incorpora, por exemplo os requisitos de experiência operacional de pilotos do RBAC 135.244 e do RBAC 121.434.

- Considerando que todo mundo vai precisar fazer um exame a cada 12 meses (65.54(a)(2)), o exame não pode isentar o piloto de sua experiência recente por um período maior que a metade dessa validade.
- A avaliação da experiência recente não deve tomar por base um período muito longo (comparável com a validade da habilitação). Afinal, neste caso, o despachante já irá ter que fazer outro exame de qualquer jeito.
- Deve ser previsto o acompanhamento por instrutor para recuperar experiência recente (similar à instrução revisória do RBAC 61.23 ou do RBAC 135.247(c)).
- deve ser avaliada a quantidade de despachos no período.

Especificamente:

- (a)(1) Estabelece requisito número de despachos realizados num período longo;
- (a)(2) Estabelece requisito de tempo máximo sem realizar. Aqui, foi considerado que o período deveria ser necessariamente maior que 30 dias, em razão das férias. Observo que, apesar de parecer restritivo (pilotos, por exemplo, podem ficar até 89 dias sem voar), a proposta seria, em alguns casos, até menos restritiva do que a proposta original da ANAC, pois um despachante recém-licenciado que ficasse sem efetuar despachos por um mês só poderia passar a atingir a experiência recente após mais 6 meses.
- (b)(1) Estabelece que o exame prático concede 90 dias de “crédito” de experiência recente. Inclui ainda, para fins de experiência recente, no caso de despachantes recém-licenciados, o requisito de executar nos últimos 6 meses em relação ao exame, o treinamento em que acompanhou a realização de despachos. [baseado no LAR 65.320(b)].
- (b)(2) Para revalidação, estabelece apenas o prazo de 90 dias do exame.
- (c) Estabelece como o despachante pode recuperar os requisitos de experiência recente, incluindo – em semelhança aos pilotos – a possibilidade de que o despachante cumpra a experiência recente sob supervisão de um instrutor.

De qualquer forma, os valores são um tanto quanto arbitrários, e poderiam ser modificados sem prejuízo da proposta – assim como podem, eventualmente, ser acrescentados outros parâmetros para avaliar a experiência recente, seja em adição ou em alternativa aos propostos.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

Foi adotada versão simplificada da proposta, considerando apenas a realização de 20 despachos, ou um exame prático, nos últimos 6 meses e, caso tal requisito não seja alcançado, a realização de treinamento e exame prático, que garantiria a experiência recente por um período adicional de 6 meses.

#### **Contribuição nº 50**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

65.72 (b) A licença e/ou habilitação de mecânico de manutenção aeronáutica pode(m) ser revogada(s) a qualquer momento se:  
(...)

- (c) (1) ao cumprimento do programa de treinamento, aprovado pela ANAC, da instituição à qual seu titular está vinculado; e
- (2) à experiência recente requerida pela seção 65.83 ou, em alternativa, à aprovação em exame prático realizado por INSPAC ou examinador credenciado da instituição a qual o seu titular estiver vinculado.
- (d) Nenhuma licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida há mais de dois anos até a data de publicação da primeira edição deste RBAC terá validade após 31 de dezembro de 2015.
- (e) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC em conformidade com a regulamentação revogada pelo parágrafo 65.72(d) desta seção deve ter sua licença substituída até 31 de dezembro de 2015, por intermédio de solicitação de segunda via de licença.
- (f) Recadastramento de detentor de licença - a cada três anos, a partir da data da emissão da habilitação, o detentor deve efetuar o seu recadastramento junto à ANAC. A falta deste recadastramento implicará na suspensão da habilitação emitida.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

65.72 (b) A licença e/ou habilitação de mecânico de manutenção aeronáutica pode(m) ser revogada(s) a qualquer momento:  
(...)

- (c) (1) ao cumprimento do programa de treinamento, aprovado pela ANAC, da instituição à qual seu titular estiver vinculado; e
- (2) à experiência recente requerida pela seção 65.83.
- (d) Nenhuma licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida há mais de dois anos até a data de publicação da primeira edição deste RBAC terá validade após 31 de dezembro de 2015.
- (e) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC emitida há mais de dois anos até a data de publicação da primeira edição deste RBAC deve ter sua licença substituída até 31 de dezembro de 2015, por intermédio de solicitação de segunda via de licença.

(f) Recadastramento de detentor de licença. A cada três anos, a partir da data da emissão da habilitação, o detentor deve efetuar o seu recadastramento junto à ANAC. A falta deste recadastramento implicará na suspensão da habilitação emitida.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajustes no texto:

- o “se” no parágrafo (b) não me parece necessário.
- havia um “está vinculado” em (c)(1) e um “estiver vinculado” em (c)(2). Padronizando para “estiver vinculado”.
- se referir ao “parágrafo 65.72(d) desta seção” é redundante. Basta tratar como “parágrafo 65.72(d)” [deste regulamento, se quiser], ou por “parágrafo (d) desta seção”. [este trecho foi substituído ainda pelo motivo abaixo]
- Não há, explicitamente, revogação “pelo parágrafo 65.72(d)”. A cláusula que melhor define quem deverá solicitar segunda via de sua licença é a mesma já utilizada no parágrafo (d): “O titular de licença de despachante operacional de voo emitida pela ANAC até a data de publicação da primeira edição deste regulamento”.
- ajustes de pontuação no parágrafo (f).

Ao se colocar, como possível alternativa à experiência recente, a aprovação em exame por INSPAC ou examinador (e sem estabelecer um prazo para que este exame seja considerado!), não fica claro se como a relação deste parágrafo com a seção 65.83. Ser aprovado por INSPAC e/ou examinador é um requisito (ou pelo menos iria passar a ser agora – embora não fique claro em 65.79 se outras pessoas poderão aplicar os exames, além de INSPACs e examinadores, é de se esperar que apenas INSPACs e examinadores possam fazer os exames). Assim, todas as pessoas com habilitações emitidas a partir do regulamento terão passado por um exame prático por INSPAC ou examinador para que possam exercer sua atividade - o que tornaria o requisito de experiência recente deste parágrafo inócuo, especialmente supondo que os mecânicos atuais também já passaram por exame com INSPAC ou examinador.

Se a ideia é permitir que o exame dê alguma validade de experiência recente, deve-se dar um prazo que garanta um “exame recente” (prazo que seja compatível com o requisito de experiência recente), como já faz o 65.83(a)(1). Assim, minha proposta é que este parágrafo 65.72(c)(2) apenas faça referência à seção 65.83, que trata de experiência recente, e que essa seção 65.83 trate dos casos em que o mecânico foi recém-aprovado.

Por fim, no estabelecimento dos prazos dos parágrafos (d) e (e), deve-se ter especial atenção à data de publicação do próprio RBAC 65, para evitar que se deixe um prazo muito curto para que todos peçam segunda via de suas habilitações. Recomendo que o prazo não seja menor do que 12 meses – ou seja, caso o RBAC 65 seja publicado após 31/12/2014, sugiro que a data nos parágrafos (d) e (e) seja alterada.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Os parágrafos (d) e (e), no entanto, foram retirados, pois a ANAC não entende mais como necessário requerer que todos os detentores de licença possuam o mesmo modelo de licença, em razão da previsão de novas mudanças no modelo de licença para o futuro próximo.

#### Contribuição nº 51

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

65.75(c) O exame prático deve ser realizado de acordo com o conteúdo mínimo estabelecido em Instrução Suplementar conforme disposto na seção 65.90 deste regulamento.

65.79 (a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve ser aprovado em exames oral e prático na habilitação requerida. O exame prático verifica as habilidades práticas do candidato na execução de tarefas objeto do exame teórico previsto para a habilitação requerida. O requerente de habilitação para o grupo motopropulsor deve demonstrar sua habilidade em executar corretamente pequenos reparos e alterações em hélices.

65.90 Declaração de experiência profissional e exame prático

(a) Toda declaração de exame de experiência profissional requerida por este RBAC deverá ser encaminhada à ANAC na forma e maneira definida em Instrução Suplementar, anexando todas as comprovações julgadas importantes para ratificação do documento emitido pela empresa, de modo a facilitar a análise pelo setor competente ou pela Comissão Especial de Julgamento, quando for o caso.

(b) Todo exame prático requerido por este RBAC deve ser elaborado de acordo com o conteúdo mínimo estabelecido em Instrução Suplementar.

(c) A declaração de experiência profissional deve ser elaborada e assinada pelo profissional da organização reconhecido pela ANAC como responsável pelas atividades de manutenção.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

65.75(c) O exame prático deve ser realizado de acordo com o estabelecido na seção 65.79 deste regulamento.

65.79 (a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve ser aprovado em exames oral e prático na habilitação requerida. O exame prático verifica as habilidades práticas do candidato na execução de tarefas objeto do exame teórico previsto para a habilitação requerida. O requerente de habilitação para o grupo motopropulsor deve demonstrar sua habilidade em executar corretamente pequenos reparos e alterações em hélices.

(b) Todo exame prático requerido por esta subparte deve ser elaborado e ter seu resultado registrado na forma estabelecida pela ANAC.

65.90 Declaração de experiência profissional

(a) Toda declaração de exame de experiência profissional requerida por este RBAC deverá ser encaminhada à ANAC na forma e maneira definida em Instrução Suplementar, anexando todas as comprovações julgadas importantes para ratificação do documento emitido pela empresa, de modo a facilitar a análise pelo setor competente, quando for o caso.

(b) A declaração de experiência profissional deve ser elaborada e assinada pelo profissional da organização reconhecido pela ANAC como responsável pelas atividades de manutenção.

### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O RBHA 65.99 tratava da comissão especial de julgamento, mas foi retirado sob alegação de que o requisito já seria contemplado no RBAC 11 (tenho minhas dúvidas se o RBAC 11 trata de casos não previstos em regulamentos, mas esse é outro ponto). Ocorre que todos os outros trechos que mencionavam essa comissão foram retirados, ficando apenas este. Creio que bastaria dizer “setor competente”. Caso se pretenda manter uma comissão de julgamento, o melhor seria detalhá-la neste RBAC, já que não se teria essa comissão estabelecida em outro local.

Sobre o exame prático, o assunto é tratado na proposta indiretamente em 3 locais: 65.90(b), 65.75(c) e 65.79 (o principal, já que a seção é sobre ele; por exemplo, é essa seção que é citada no “resumo” em 65.71(a)). Creio que é desnecessário citá-lo tantas vezes e, considerando que os parágrafos 65.90(b) e 65.75(c) são quase idênticos, proponho eliminar um deles (65.90(b)), passando seu conteúdo para a seção 65.79. Caso a proposta seja aceita, deve se alterar a referência no parágrafo 65.75(c).

Para o parágrafo 65.90(b) proposto pela ANAC, recomendo reavaliar a opção de referenciar uma instrução suplementar (IS) no regulamento, colocando como requisito que deve ser atendido o conteúdo mínimo estabelecido na IS— o que equivale, no meu entendimento, a delegar a competência de estabelecimento de requisitos (conteúdo mínimo) à superintendência e a desvirtuar a estrutura de RBAC e IS estabelecida pela Resolução nº 30/2008. O RBAC deveria já trazer os requisitos aplicáveis aos exames. De fato, a forma da ficha, como consta no anexo 3 do RBHA 65, é matéria de IS, assim como “a forma e maneira” de encaminhar uma declaração, como consta no parágrafo 65.90(a).

Já o conteúdo do exame, a meu ver, se aproxima mais de um requisito e deveria estar descrito no regulamento. O parágrafo 65.79(a) até o faz, de certa forma. Se se entende que essa descrição de conteúdo mínimo do 65.79(a) é suficiente, entendo que se deveria, no máximo, complementar que “a forma e a maneira de registrar o resultado do exame prático é definida em IS”.

Se o conteúdo já descrito em 65.79(a) não é suficiente, sugiro que se inclua como requisito no RBAC qual conteúdo o candidato deve saber para obter a licença/habilitação.

Por fim, destaco ainda que a IS não precisa ser citada no regulamento para cumprir sua função. Independentemente de ser citada ou não, a IS estabelecerá um meio aceitável para cumprir o requisito, que poderá ser observado pela ANAC na condução dos processos. Ao citá-la, porém, passa a ser obrigatório que seja publicada em conjunto com o RBAC, pois caso contrário fica impossível de se cumprir um requisito do RBAC.

### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

O parágrafo 65.75(c) constante na minuta foi suprimido, diferentemente do que constava na contribuição.

O parágrafo 65.79(b) foi criado, com alteração com relação ao texto sugerido. Ainda, como resultado dessa alteração, foi alterada a referência em 65.71(a)(7).

O título da seção 65.90 foi alterado, retirando-se “e exame prático”.

Observa-se que o parágrafo 65.90(a) havia sido copiado com erro, no texto da contribuição, pois não consta “de exame” em “declaração de exame de experiência profissional”.

O parágrafo 65.90(b) que constava na minuta foi suprimido, conforme sugerido.

<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.83(a) O titular de uma licença somente pode exercer os privilégios de sua licença se nos últimos vinte e quatro meses ele: (...) (2) tenha, por pelo menos seis meses: (...)
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.83(a) O titular de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica somente pode exercer as prerrogativas de sua licença e de suas habilitações se nos últimos 24 (vinte e quatro) meses ele: (...) (2) tiver, por pelo menos 6 (seis) meses: (...)
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste de texto: - uso de “prerrogativas”, conforme as seções 65.85, 65.87 e 65.89, em vez de “privilégios”; - uso de números combinados com o nome por extenso, como usual nos regulamentos e como feito, por exemplo, em 65.21(a) e 65.57(b). Sugiro padronização entre todas as ocorrências de números no regulamento, pois há locais só por extenso, outros só o número e outros com o número e por extenso; - troca de “tenha” por “tiver”: “o titular pode exercer as prerrogativas se ele tiver trabalhado, atuado, supervisionado etc”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 53</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.71(c) O disposto no parágrafo 65.71(a)(5) não se aplica ao disposto na seção 65.84.
65.84(a) Os Oficiais Especialistas, Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, formados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica, têm direito à licença definitiva, sem que para isso precisem realizar novo curso ou prestar exames teóricos da ANAC. Somente estão amparados por este RBAC os que possuírem as especialidades inerentes àquelas estabelecidas no Sistema de Aviação Civil, ou seja: (...) (b)(1) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado na Escola de Especialistas de Aeronáutica ou em convênio com a ANAC, não precisam realizar novo curso ou prestar os exames teóricos da ANAC, mas devem atender ao estabelecido nos parágrafos 65.71(a)(6) e 65.71(a)(7) deste regulamento, a fim de obter licença/habilitação em suas qualificações existentes, sendo que a experiência profissional pode ser comprovada em Unidades Aéreas; e (2) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente: (i) aos militares da Reserva da Marinha, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAAN, no nível de Especializado ou Aperfeiçoamento, em ambos os casos com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de serviço ativo, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC. (ii) aos militares da Reserva do Exército, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAVEx, no nível de Especializado, com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de serviço ativo, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
65.71(c) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, a aplicabilidade dos parágrafos 65.71(a)(4) e (a)(5) para as pessoas tratadas na seção 65.84 é regulada pela própria seção 65.84.
65.84(a) Os Oficiais Especialistas, Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, formados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica, têm direito à licença definitiva, sem que para isso precisem realizar novo curso (65.75(a)(4)) ou prestar exames teóricos da ANAC (65.75(a)(5)), devendo, no entanto, cumprir os demais requisitos do parágrafo 65.75(a) deste regulamento. Somente estão amparados por este RBAC os que possuírem as especialidades inerentes àquelas estabelecidas no Sistema de Aviação Civil, ou seja:

(...)
<p>(b)(1) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado na Escola de Especialistas de Aeronáutica ou em convênio com a ANAC, não precisam realizar novo curso (65.71(a)(4)) ou prestar os exames teóricos da ANAC (65.71(a)(5)), mas devem atender aos demais requisitos do parágrafo 65.71(a) deste regulamento, a fim de obter licença/habilitação em suas qualificações existentes, sendo que a experiência profissional pode ser comprovada em Unidades Aéreas; e</p> <p>(2) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso (65.75(a)(4)), devendo prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente (65.75(a)(5)), bem como atender aos demais requisitos do parágrafo 65.75(a) deste regulamento:</p> <p>(i) aos militares da Reserva da Marinha, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAAN, no nível de Especializado ou Aperfeiçoamento, em ambos os casos com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de serviço ativo, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC.</p> <p>(ii) aos militares da Reserva do Exército, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAvEx, no nível de Especializado, com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de serviço ativo, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC.</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Na proposta da ANAC, não fica claro quais são os requisitos da seção 65.71(a) que se aplicam a cada grupo de militares descrito na seção 65.84.</p> <p>Na proposta da ANAC, o parágrafo 65.71(c) estabelece que o parágrafo (a)(5), referente a exames teóricos, não se aplica ao disposto em 65.84. Porém, em alguns casos da seção 65.84, como em 65.84(b)(2), havia a exigência de exame teórico.</p> <p>Também causa confusão que, apesar de não estar citado em 65.71(c), junto da “isenção” de requisito de exames teóricos, a exigência de curso é “abonada” na seção 65.84.</p> <p>Por fim, havia confusão por a seção 65.84 explicitar alguns requisitos que deveriam ser isentados (“não precisam realizar novo curso ou prestar os exames teóricos da ANAC”) e outros que deveriam ser cumpridos (“mas devem atender ao estabelecido nos parágrafos 65.71(a)(6) e 65.71(a)(7) deste regulamento”), mas se calava sobre os demais. Por exemplo, os casos de 65.84(a) precisam realizar o exame prático de 65.71(a)(7)? Os casos de (b)(2) precisam comprovar a experiência de 65.71(a)(6)?</p> <p>Minha sugestão visa a padronizar estes textos, deixando claro quais requisitos não precisam ser cumpridos e que os demais devem ser observados.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>O parágrafo 65.71(a) foi alterado, o 65.71(c) foi suprimido, e a seção 65.84 foi reescrita, conforme explicado na resposta à contribuição nº 9 deste Relatório.</p>

<b>Contribuição nº 54</b>
<b>Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
65.71(c) O disposto no parágrafo 65.71(a)(5) não se aplica ao disposto na seção 65.84.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
EXCLUIR ESTE ITEM DO REGULAMENTO.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Esta exclusão se faz necessária pela modificação dos requisitos exigidos aos candidatos militares definidos no item 65.84, que devido a constante alteração nas grades curriculares de formação dos mecânicos das forças armadas e auxiliares, que são realizadas para adequação as necessidades operacionais das respectivas organizações militares, onde, <b>não temos qualquer controle ou poder fiscalizatório</b>, contrariando o art. 8º da lei de criação desta agência L. 11.182 de 27 de setembro de 2005, onde se lê:</p> <p>X – <b>regular e fiscalizar</b> os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáutico, <b>A FORMAÇÃO E TREINAMENTO DE PESSOAL ESPECIALIZADO</b>..., e, em consulta ao acervo da ICAO em seu anexo 1, capítulo 4, que trata sobre licença e graduação de pessoal <b>não existe qualquer determinação ou recomendação referente a privilégios para pessoal técnico militar ao requerer habilitação para o meio civil.</b></p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>O parágrafo foi retirado, mas apenas para adequação da estrutura dos requisitos.</p>

A OACI trata da possibilidade de reconhecer qualificações e experiência de militares, tanto de tripulantes quanto do pessoal de terra, no item 2.5 do Doc 9379.

<b>Contribuição nº 55</b>
<b>Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>65.75 - Conhecimento requerido</b>
(a).....Os princípios básicos de instalação e manutenção de hélice estão incluídos nos exames do grupo motopropulsor. (d) .....O tempo mínimo de experiência prática entre o exame teórico e o exame prático, deve estar de acordo com o que estabelece a seção 65.77. O resultado do exame teórico será disponibilizado pela ANAC ao requerente.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Exclusão total da parte final do itens 65.75(a) e (d) transcritas no texto acima.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
(a) Não aplicável devido já existir previsão no manual de curso ( <a href="#">MCA 58-14 - Manual do Curso mecânico de manutenção aeronáutica-grupo motopropulsor</a> ) e estar incluso na grade curricular do curso de formação específica da habilitação GMP.  (d) Devido a solicitação de mudanças de critérios proposta no 65.77 (a), a experiência deverá ser contabilizada após o término do curso específico, e não após aprovação em exame teórico. Tal critério poderá ser prejudicial ao candidato que não obtiver êxito em seu exame teórico, que tem o direito de optar por refazer tal exame em momento mais oportuno, o que não irá interferir em seu juízo profissional ou acúmulo de experiência prática já em andamento, por se tratar de avaliações com critérios distintos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. 65.75(a). Não acatada, com base na harmonização com a referência do FAA e no fato de a contribuição não apresentar argumento suficiente para a remoção (o fato de estar previsto no manual de curso, em atendimento ao regulamento, não é, necessariamente, argumento suficiente para a remoção do requisito do regulamento, uma vez que a remoção do requisito permitiria que uma alteração posterior do manual de curso deixasse de cobrar tal requisito). 65.75(d). Quanto à retirada da frase “O resultado do exame teórico será disponibilizado pela ANAC ao requerente.” se justifica por ser desnecessário incluir tal previsão no RBAC nº 65, uma vez que não se trata de um requisito. Adicionalmente, a divulgação dos resultados dos exames teóricos já é um procedimento detalhado no item 15.6 da IS nº 00-003. Assim, esse trecho da contribuição foi acatado. Com relação ao marco para início do período de experiência prática (trecho “O tempo mínimo de experiência prática entre o exame teórico e o exame prático, deve estar de acordo com o que estabelece a seção 65.77”), a contribuição foi acatada.

<b>Contribuição nº 56</b>
<b>Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>65.77 Requisitos de experiência prática</b>
(a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve apresentar pelo menos um certificado de conclusão, com aprovação, de curso de manutenção provido por uma instituição certificada pela ANAC, e evidências que comprovem experiência prática, após sua aprovação no exame teórico da ANAC, com os procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados na manutenção e modificação em células (no caso de solicitação de habilitação em célula), grupos motopropulsores (no caso de solicitação de habilitação em grupo motopropulsor) ou aviônicos (no caso de solicitação de habilitação em aviônico), em empresa aérea ou em empresa de manutenção certificada segundo o RBAC 121, RBAC 135 ou RBAC 145, pelo prazo mínimo de:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deverá apresentar registros em documentos oficiais conforme as leis vigentes, que comprovem a experiência prática, e será contabilizada a partir da data de emissão do certificado de conclusão do curso específico, com os procedimentos, métodos, materiais, ferramentas, instrumentos e equipamentos utilizados na manutenção e modificação em grupos célula, motopropulsor ou aviônicos, em empresa aérea e ou empresa de manutenção, certificadas segundo o RBAC 121, RBAC 129, RBAC 135, ou RBAC 145, pelo prazo mínimo de:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>

O uso do termo evidências no texto proposto na minuta gera uma gama de possibilidades e documentos sem rastreabilidade, podendo abrir brechas e equívocos por parte do servidor responsável pela análise, e tentativas de FRAUDE por parte do regulado, prova disto são as frequentes demandas judiciais respondidas pela GCEP/65, a qual é constantemente questionada sobre os critérios de prazo para contabilização da experiência, e a função técnica exercida pelo requerente. À exemplo apresentamos o último caso, onde foi questionada porque do indeferimento de um processo onde o electricista de aeronaves pleiteava as 03 habilitações prot. ANAC: 00065.175075/2013.

A inclusão das empresas certificadas pelo RBAC 129 se faz necessária, pelos constantes casos apresentados e pela própria certificação por parte da ANAC, que faz analogia aos critérios adotados nas empresas sob RBAC 121.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Com relação à documentação para comprovar a experiência prática, foi retirado o termo “evidências”, passando a se exigir a declaração de experiência profissional, conforme a seção 65.90.

Com relação ao marco para início do período de experiência prática, a contribuição foi acatada.

Não foram incluídas empresas certificadas pelo RBAC nº 129 porque tais empresas normalmente possuem aeronaves de matrículas estrangeiras, cuja responsabilidade pela aeronavegabilidade recai sobre outros países.

#### Contribuição nº 57

Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP

Instituição: ANAC

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

##### 65.79 - Habilidade requerida

(a) O requerente de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, ou habilitação associada, deve ser aprovado em exames oral e prático na habilitação requerida. O exame prático verifica as habilidades práticas do candidato na execução de tarefas objeto do exame teórico previsto para a habilitação requerida. O requerente de habilitação para o grupo motopropulsor deve demonstrar sua habilidade em executar corretamente pequenos reparos e alterações em hélices.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão total da parte final do 65.79 (a) conforme transcrição abaixo.

....O requerente de habilitação para o grupo motopropulsor deve demonstrar sua habilidade em executar corretamente pequenos reparos e alterações em hélices.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A letra da norma conforme descrita na minuta deste item 65.79 levará a interpretação errônea, pois **restringe o conhecimento do candidato unicamente a pequenos reparos e alterações em hélices**, no caso de avaliação prática para obtenção de GMP.

Tal julgamento será feito na análise da documentação apresentada a GCEP/65 para comprovação da experiência prática, respeitando os limites técnicos da empresa em seu adendo no momento da certificação, onde nem sempre ela terá autorização para executar pequenos reparos ou alterações em hélices.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Porém, observa-se que o texto não tinha objetivo de restringir o que seria cobrado do requerente; apenas exigia que tópicos específicos fossem cobrados, sem limitar a inclusão de outros assuntos.

#### Contribuição nº 58

Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP

Instituição: ANAC

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

##### 65.84 - Emissão de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas

(a) Os Oficiais Especialistas, Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, formados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica, têm direito à licença definitiva, sem que para isso precisem realizar novo curso ou prestar exames teóricos da ANAC. Somente estão amparados por este RBAC os que possuírem as especialidades inerentes àquelas estabelecidas no Sistema de Aviação Civil, ou seja:

(1) as especialidades de BMA (Mecânico de Aeronaves) correspondem às habilitações de Grupo Motopropulsor, Célula e Aviônicos (com restrição em Equipamento Eletrônico);

- (2) as especialidades de BPE (Estruturas e Pinturas) correspondem às habilitações de Célula;
- (3) as especialidades de BEI (Eletricidade e Instrumentos), BET (Eletrônica) e BCO (Comunicações) correspondem às habilitações de Aviônicos.
- (b) Outras Forças
- (1) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado na Escola de Especialistas de Aeronáutica, não precisam realizar novo curso ou prestar os exames teóricos da ANAC, mas devem atender ao estabelecido no parágrafo 65.71(a)(6) e 65.71(a)(7) deste regulamento, a fim de obter licença/habilitação em suas qualificações existentes, sendo que a experiência profissional pode ser comprovada em Unidades Aéreas.
- (2) os militares pertencentes às demais Forças Armadas e Forças Auxiliares, possuidores de certificados de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em suas Organizações, têm isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente:
- (i) aos militares da Reserva da Marinha, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAAN, no nível de Especializado ou Aperfeiçoamento, em ambos os casos com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de serviço ativo, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC.
- (ii) aos militares da Reserva do Exército, na graduação de 3º Sargento ou acima, que tenham realizado curso no CIAvEx, no nível de Especializado, com a comprovação de um tempo mínimo de três anos de serviço ativo, são concedidas licenças, em suas qualificações existentes, após a aprovação em exame de conhecimento prático realizado pela ANAC.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

##### 65.84 - Emissão de licença e habilitações para mecânicos das forças armadas

(a) Os militares da ativa, da reserva ou ex-militares das Forças Armadas e Forças Auxiliares, que concluíram com aproveitamento o curso de formação de mecânico de manutenção aeronáutica realizados em suas organizações de formação técnica militar, deverão apresentar seus currículos em uma escola de formação técnica homologada pela ANAC para avaliação, complementação e ou isenção de curso específico, que os encaminhará para prestar exame teórico relativo a habilitação a ser requerida junto a ANAC.

(b) Após aprovação em exame teórico o solicitante deverá cumprir os requisitos dispostos nos parágrafos 65.77(a) e 65.79(a).

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1. A mudança dos requisitos aplicáveis aos candidatos militares definidos no item 65.84 é de extrema importância, devido a constante alteração nas grades curriculares de formação dos mecânicos das forças armadas e forças auxiliares, que são realizadas para adequação as necessidades operacionais das respectivas organizações militares, e após diversas análises curriculares realizadas pelo setor de exames/GCOI, restou comprovada incompatibilidade com os **critérios mínimos exigidos nos manuais de curso de mecânico de manutenção aeronáutica publicados pela ANAC**, e ainda mais agravante, não podemos exigir que seus cursos sejam adequados a realidade da segurança operacional da aviação civil, já que não temos **qualquer controle ou poder fiscalizatório**, contrariando assim a competência descrita no **art. 8º da lei de criação desta agência L. 11.182 de 27 de setembro de 2005, onde se lê:**

X – **regular e fiscalizar** os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, **a formação e treinamento de pessoal especializado...**

2. Conforme previsão do RBHA “141.91 (c) - a critério do DAC/(ANAC), os alunos podem ter isenção de algumas matérias durante a realização dos diferentes cursos no âmbito da aviação civil, de acordo com sua formação”, já existindo assim condição normativa, reafirma-se a justificativa 1., restando apenas emenda ou substituição gradativa da regulamentação propondo adequação deste item direcionando tais análises a uma escola certificada pela ANAC. Conforme previsão descrita no art. 47, inciso I da já citada Lei 11.182/2005.

3. Para que não restasse dúvida sobre tal matéria, em consulta ao acervo da ICAO em seu anexo 1, capítulo 4, que trata sobre licença e graduação de pessoal **não existe qualquer determinação ou recomendação referente a privilégios para pessoal técnico militar ao requerer habilitação para o meio civil.**

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Diferentemente do informado na contribuição, não se confirmou a existência de análises curriculares de cursos militares pelo setor de exames/GCOI, não permitindo, assim, confirmar a alegada incompatibilidade com os critérios mínimos exigidos nos manuais de curso de mecânico de manutenção aeronáutica publicados pela ANAC.

Ainda, conforme resposta à contribuição nº 9 deste Relatório, não foram previstos como alvos de alteração, nesta audiência pública, os requisitos direcionados à concessão de licenças e habilitações para mecânicos das forças armadas, sendo que o texto proposto para a seção 65.84 basicamente reproduz o texto então em vigor no RBHA 65.89.

Tendo em vista o número de contribuições referente ao assunto, decidiu-se, neste momento, por manter no RBAC uma previsão mais ampla, que permite à ANAC reconhecer os cursos ministrados por instituições militares e a experiência prática em unidades aéreas militares como equivalentes aos demais requisitos do RBAC nº 65, nos processos de concessão de licenças de mecânico de

manutenção aeronáutica e habilitações aos militares. Os critérios para tais desvios constarão na Instrução Suplementar (IS) nº 65-001.

Por fim, esclarece-se que a OACI trata da possibilidade de reconhecer qualificações e experiência de militares, tanto de tripulantes quanto do pessoal de terra, no item 2.5 do Doc 9379.

**Contribuição nº 59**

**Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP**

**Instituição: ANAC**

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

**65.81 Prerrogativas e limitações gerais da licença**

(a) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica pode executar ou supervisionar a manutenção, manutenção preventiva ou uma alteração em um produto aeronáutico para o qual possui habilitação técnica, considerando os cursos e treinamentos complementares que possui e pode executar os serviços adicionais de acordo com as provisões das seções 65.85, 65.87 e 65.88. Entretanto, o titular da licença somente pode supervisionar a manutenção, manutenção preventiva ou uma alteração em um produto aeronáutico, e aprovar seu retorno ao serviço desde que tenha satisfatoriamente realizado o mesmo serviço em uma ocasião anterior. Se o titular da licença não executou o serviço em uma ocasião anterior, deve demonstrar sua habilidade para a ANAC ou sob a supervisão direta de um titular de licença de mecânico de manutenção com certificado de habilitação técnica apropriada que tenha a experiência prática requerida para este serviço.

(b) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica somente pode exercer as prerrogativas de sua licença se entender e compreender as instruções de aeronavegabilidade continuada, incluindo aí os manuais de manutenção, dedicadas para o serviço específico relacionado.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

EXCLUSÃO TOTAL DO ITEM TRANSCRITO ACIMA POR SE TRATAR DE MATÉRIA DE COMPETÊNCIA PREVISTA NO RBAC – 43.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

POR SE TRATAR DE MATÉRIA RELATIVA À CONCESSÃO E EMISSÃO DE LICENÇA DE MMA O RBAC – 65 DEVE SER ESCRITO DE FORMA A FORNECER SUBSÍDIOS E INFORMAÇÕES PERTINENTES EXCLUSIVAMENTE PARA ESSSE FIM. AS PRERROGATIVAS E LIMITAÇÕES DESCRITAS NO ITEM PROPOSTO 65.81 COMPETEM A REGULAMENTO RELATIVO A EXECUÇÃO DE TAREFAS DE MANUTENÇÃO JÁ ELABORADAS NO RBAC 43 EM SEUS ITENS 43.3, 43.5 E 43.7.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

O RBAC nº 43 remete ao RBHA 65, ou RBAC que vier a substituí-lo, para especificar as prerrogativas do detentor de uma licença e habilitação válida de mecânico emitida pela ANAC com relação à execução de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alterações, conforme 43.3(b).

Ainda, observa-se que o RBAC 65.1(a) estabelece não apenas os requisitos para emissão das licenças e habilitações, mas também as regras gerais de operação a serem seguidas pelos titulares dessas licenças e habilitações.

**Contribuição nº 60**

**Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP**

**Instituição: ANAC**

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

**65.85 Prerrogativas adicionais à habilitação em célula**

(a) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica com habilitação em célula pode, considerando cursos e treinamentos realizados, aprovar o retorno ao serviço de uma célula, ou qualquer equipamento ou componente relacionado a essa célula, após ele ter executado, supervisionado ou inspecionado sua manutenção, manutenção preventiva ou alteração e também a manutenção preventiva de aeronaves conforme a seção (c) do apêndice A do RBAC 43. As aprovações para retorno ao serviço estabelecidas nesta seção são aquelas autorizadas conforme previsto na seção 43.7 do RBAC 43.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

EXCLUSÃO TOTAL DO ITEM TRANSCRITO ACIMA POR SE TRATAR DE MATÉRIA DE COMPETÊNCIA PREVISTA NO RBAC – 43.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

POR SE TRATAR DE MATÉRIA RELATIVA À CONCESSÃO E EMISSÃO DE LICENÇA DE MMA O RBAC – 65 DEVE SER ESCRITO DE FORMA A FORNECER SUBSÍDIOS E INFORMAÇÕES PERTINENTES EXCLUSIVAMENTE PARA ESSSE FIM. AS PRERROGATIVAS E LIMITAÇÕES DESCRITAS NO ITEM PROPOSTO 65.85 COMPETEM A REGULAMENTO RELATIVO A EXECUÇÃO DE TAREFAS DE MANUTENÇÃO JÁ ELABORADAS NO RBAC 43 EM SEUS ITENS 43.3, 43.5 E 43.7.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada, em virtude da harmonização pretendida com 14 CFR Part 65 da FAA dos EUA.

**Contribuição nº 61**

**Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP**

**Instituição: ANAC**

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

**65.87 Prerrogativas adicionais à habilitação em grupo motopropulsor**

(a) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica com habilitação em grupo motopropulsor pode, considerando cursos e treinamentos realizados, aprovar o retorno ao serviço de um motor, hélice, unidade auxiliar de energia, ou qualquer equipamento ou componente relacionado a esse grupo motopropulsor, após ele ter executado, supervisionado ou inspecionado sua manutenção, manutenção preventiva ou alteração e também a manutenção preventiva de aeronaves conforme a seção (c) do apêndice A do RBAC 43. As aprovações para retorno ao serviço estabelecidas nesta seção são aquelas autorizadas conforme previsto na seção 43.7 do RBAC 43.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

EXCLUSÃO TOTAL DO ITEM TRANSCRITO ACIMA POR SE TRATAR DE MATÉRIA DE COMPETÊNCIA PREVISTA NO RBAC – 43.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

POR SE TRATAR DE MATÉRIA RELATIVA À CONCESSÃO E EMISSÃO DE LICENÇA DE MMA O RBAC – 65 DEVE SER ESCRITO DE FORMA A FORNECER SUBSÍDIOS E INFORMAÇÕES PERTINENTES EXCLUSIVAMENTE PARA ESSSE FIM. AS PRERROGATIVAS E LIMITAÇÕES DESCRITAS NO ITEM PROPOSTO 65.87 COMPETEM A REGULAMENTO RELATIVO A EXECUÇÃO DE TAREFAS DE MANUTENÇÃO JÁ ELABORADAS NO RBAC 43 EM SEUS ITENS 43.3, 43.5 E 43.7.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada, em virtude da harmonização pretendida com 14 CFR Part 65 da FAA dos EUA.

**Contribuição nº 62**

**Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP**

**Instituição: ANAC**

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

**65.88 Prerrogativas adicionais à habilitação em aviônico**

(a) O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica com habilitação em aviônico pode, considerando cursos e treinamentos realizados, aprovar o retorno ao serviço de um instrumento mecânico, elétrico ou eletrônico, ou qualquer equipamento ou componente relacionado a esse aviônico, após ele ter executado, supervisionado ou inspecionado sua manutenção, manutenção preventiva ou alteração e também a manutenção preventiva de aeronaves conforme a seção (c) do apêndice A do RBAC 43. Pode também realizar serviços de manutenção, de manutenção preventiva e modificações em equipamentos e sistemas eletrônicos de aeronaves, de instrumentos de voo, de motores e de navegação e em partes elétricas de outros sistemas da aeronave, conforme sua habilitação. As aprovações para retorno ao serviço estabelecidas nesta seção são aquelas autorizadas conforme previsto na seção 43.7 do RBAC 43.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

EXCLUSÃO TOTAL DO ITEM TRANSCRITO ACIMA POR SE TRATAR DE MATÉRIA DE COMPETÊNCIA PREVISTA NO RBAC – 43.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

POR SE TRATAR DE MATÉRIA RELATIVA À CONCESSÃO E EMISSÃO DE LICENÇA DE MMA O RBAC – 65 DEVE SER ESCRITO DE FORMA A FORNECER SUBSÍDIOS E INFORMAÇÕES PERTINENTES EXCLUSIVAMENTE PARA ESSSE FIM. AS PRERROGATIVAS E LIMITAÇÕES DESCRITAS NO ITEM PROPOSTO 65.88 COMPETEM A REGULAMENTO RELATIVO À EXECUÇÃO DE TAREFAS DE MANUTENÇÃO JÁ ELABORADAS NO RBAC 43 EM SEUS ITENS 43.3, 43.5 E 43.7.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada, em virtude da harmonização pretendida com 14 CFR Part 65 da FAA dos EUA.

<b>Contribuição nº 63</b>
<b>Colaborador: Coordenação habilitação RBHA – 65 / GCEP</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>65.90 - Declaração de experiência profissional e exame prático</b>
(a) Toda declaração de experiência profissional requerida por este RBAC deverá ser encaminhada à ANAC na forma e maneira definida em Instrução Suplementar, anexando todas as comprovações julgadas importantes para ratificação do documento emitido pela empresa, de modo a facilitar a análise pelo setor competente ou pela Comissão Especial de Julgamento, quando for o caso.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(a) Toda declaração de experiência profissional requerida por este RBAC deverá ser encaminhada à ANAC na forma e maneira definida em Instrução Suplementar, anexando todas as comprovações julgadas importantes para ratificação do documento emitido pela empresa, de modo a facilitar a análise pelo setor competente.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Faz-se necessária a retirada da parte final do texto 65.90 - termo “COMISSÃO ESPECIAL DE JULGAMENTO”, esta comissão foi designada no passado pelo Antigo DAC - Departamento de Aviação Civil para solucionar questões e casos omissos não previstos no RBHA 65, e que deverão estar previstos com a elaboração do novo regulamento RBAC 65, e ainda que surjam novos casos, não previstos nesta norma regulamentar, estes deverão ser decididos pelo setor competente (habilitação/GCEP-65), com a devida revisão e aprovação do superintendente de padrões operacionais – SPO, conforme previsão do regimento interno da ANAC, na resolução 110 de 15 de setembro de 2009.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. Foi retirado o trecho “ou pela Comissão Especial de Julgamento, quando for o caso”, como sugerido.

**NOTA:** Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta audiência representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.