



**Relatório de análise das contribuições referentes à
audiência pública nº 17/2015, do REGULAMENTO
BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 91 - RBAC nº 91 e do
REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 01 -
RBAC nº 01**

(período das contribuições: 22/10/2015 a 20/1/2016)

579 contribuições

Contribuição nº 1

Colaboradores: Leandro Calazans Leal / Paulo César Beltrão Koenow

Instituição: Secretaria da Receita Federal do Brasil / Divisão de Operações Aéreas (RFB/Dioar)

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

Trecho da minuta a discutir: a futura “Subparte O” do RBAC n.º 91, que substituirá a atual “Subparte K”.

A proposta em discussão de nova edição do RBAC n.º 91 apresenta a seguinte “aplicabilidade” (item 91.1):

“91.1 Aplicabilidade:

(a) Este Regulamento se aplica e estabelece requisitos para:

[...]

(2) as **operações aéreas especiais** realizadas por órgãos de segurança pública, de defesa civil e **outras entidades equivalentes;**” (grifou-se)

E mais adiante, estabelece em sua “Subparte O” requisitos para operações aéreas de segurança pública ou defesa civil, sem que haja referência as demais **operações aéreas especiais** realizadas por órgãos da administração pública.

Da forma em que e proposta, essa alteração implicaria na perpetuação de normas que não mais refletem a realidade da Aviação de Estado, a qual não mais se resume a atuação estrita de órgãos de segurança pública e de defesa civil.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Na proposta do RBAC n.º 91 apresentada, que conste na “Subparte O” o seguinte texto (inclusões **em vermelho** e supressões em **texto tachado**):

91.1 Aplicabilidade:

(a) Este Regulamento se aplica e estabelece requisitos para:

[...]

(2) as operações aéreas especiais realizadas por órgãos de **Estado** segurança pública, de defesa civil e outras entidades equivalentes;

Subparte O – Operações Aéreas de **Estado**: ~~segurança pública, defesa civil e fiscalização tributária e aduaneira.~~

91.1801 Aplicabilidade

Esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis as atividades aéreas de **Estado**, **que importam em emprego de meio aéreo para exercício do poder de polícia judiciária ou administrativa (segurança pública, defesa civil e fiscalização tributária e aduaneira)**, incluindo formação de tripulantes e manutenção de aeronaves.

91.1803 Definições

(a) Para os propósitos desta Subparte, as seguintes definições se aplicam:

(1) **Órgãos de Estado** ~~órgão de segurança pública e/ou órgão de defesa civil~~ significam órgãos da administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, das autarquias e das fundações autárquicas destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio público **ou no exercício do poder de polícia, judiciária ou administrativa;** e

(2) **operação aérea especial de Estado** ~~segurança pública e/ou de defesa civil~~ significa uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por órgão de **Estado** ~~segurança pública ou de defesa civil~~ **para consecução de sua atividade institucional**, incluindo **fiscalização tributária e aduaneira**, policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Embora estejam sob discussão vários aspectos normativos ligados as atividades aéreas peculiares da chamada Aviação de Estado – propostas inclusive já submetidas a audiência dirigida, sob coordenação da ANAC/CAvE (Belo Horizonte, 28/08/2015) –, o Regulamento **vigente** para tais atividades e o RBHA n.º 91, em vias de ser substituído pelo RBAC n.º 90 para as operações aéreas especiais de Aviação de Estado. Portanto, mesmo diante da perspectiva de estabelecimento de um normativo específico para a Aviação de Estado (no caso, o RBAC n.º 90), torna-se imperioso que o normativo vigente (RBAC n.º 91) reflita a regulamentação de operações aéreas especiais além daquelas realizadas por órgãos de segurança pública e/ou defesa civil, tal como inclusive prevê o parágrafo 91.1(a)(2) da proposta ora apresentada para o RBAC n.º 91.

Assim, a “Subparte O” do RBAC n.º 91 ora em discussão deveria ser harmonizada internamente na ANAC com o texto já em adiantada discussão sobre o futuro RBAC n.º 90, sob pena de ambos serem conflitantes ou incongruentes.

O que se indica e a adequação da legislação de Aviação Civil a realidade atual, as necessidades do Estado e da Sociedade, e neste contexto se faz premente prever neste Regulamento que existem órgãos públicos, distintos dos de segurança pública, que exercem atividades de fiscalização de igual relevância para o Estado e merecem tratamento equivalente por parte da ANAC, qual seja, operar o meio aéreo de maneira distinta do operador ordinário da aviação geral.

Não se busca equiparação de todos os órgãos de Estado a órgãos de segurança pública, mas sim que todos, dentro de suas competências, mereçam tratamento equivalente por parte da ANAC.

Em especial, as operações aéreas especiais de fiscalização tributária e aduaneira são expressas na Convenção de Chicago (promulgada pelo Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946, e emendas posteriores) em seu artigo 3º, *in verbis*:

Art. 3º

“Aeronaves Civis e do Estado [...] b) São consideradas aeronaves de propriedade do Governo aquelas usadas para serviços militares, alfandegários ou policiais.” (grifou-se).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 2
Colaborador: Alex Mena Barreto
Instituição: SENASP-MJ
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1 Aplicabilidade (a) Este Regulamento se aplica e estabelece requisitos para: (2) as operações aéreas especiais realizadas por órgãos de segurança pública, de defesa civil e outras entidades equivalentes; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1 Aplicabilidade (a) Este Regulamento se aplica e estabelece requisitos para: (2) as operações aéreas especiais realizadas por órgãos de segurança pública, de defesa civil e alfandegária;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A expressão “entidades equivalentes” não se harmoniza com a legislação vigente, em especial ao Artigo 3º do Decreto nº 21.713, de 27 de Agosto de 1946, que promulgou a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e ratificado pelo Brasil, em Washington, em 29 de maio de 1945: ARTIGO 3º - Aeronaves Civis e do Estado a) Esta Convenção será aplicável unicamente a aeronaves civis, e não a aeronaves de propriedades do Governo. b) São considerados aeronaves de propriedade do Governo aquelas usadas para serviços militares, alfandegários ou policiais. A expressão originalmente utilizada na proposta ANAC irá permitir interpretações diversas de atividades de segurança privada e de defesa civil à aplicabilidade do Regulamento, a exemplo de atividades de vigilância patrimonial como sendo equivalentes às de segurança pública e as ações de empresas contratadas para recuperação de infra-estrutura atingida como equivalentes às operações de defesa civil.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma. Foi utilizada referência direta ao RBAC nº 90, recentemente publicado pela ANAC.

Contribuição nº 3
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1 (e) Empresas aéreas brasileiras ou estrangeiras operando no Brasil, detentoras de concessão ou autorização para a prestação de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, cargas e malotes postais, ou operadores aéreos privados, devem cumprir, adicionalmente, os requisitos estabelecidos nos regulamentos específicos que complementam e/ou suplementam os requisitos deste Regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1 (e) Empresas aéreas brasileiras, empresas aéreas estrangeiras operando no Brasil e operadores aéreos privados devem cumprir, adicionalmente, os requisitos estabelecidos nos regulamentos específicos que complementam e/ou suplementam os requisitos deste Regulamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O RBHA 91 tratava também, em 91.1(f), dos operadores de SAE (como agrícolas, abordados no RBAC 137), que foram removidos do texto da minuta, que passaria a tratar só de empresas de serviços aéreos públicos de transporte aéreo de passageiros, cargas e malas postais. O texto proposto, que aborda apenas empresas aéreas brasileiras, resolve este problema. Ainda, foi retirado detalhamento da concessão/autorização para execução de serviços aéreos públicos. Este assunto poderá ser objeto de alteração na comissão de reforma do CBA, e não é necessário para a aplicação do requisito.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada, conforme justificativa proposta. Apenas foi acrescentado entre parênteses “(quando houver)”, após “regulamentos específicos”, pois pode não existir regulamento específico para certas operações, como SAE, por exemplo.

Contribuição nº 4

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1

(a) (1) a operação de qualquer aeronave civil dentro do Brasil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados, balões livres não tripulados e veículos ultraleves não propulsados), incluindo águas territoriais, bem como de aeronaves civis brasileiras no exterior e de aeronaves civis estrangeiras no Brasil;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1

(a) (1) a operação de qualquer aeronave civil dentro do Brasil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados, balões livres não tripulados e veículos ultraleves não propulsados), incluindo águas territoriais, bem como de aeronaves civis brasileiras (feitas as mesmas exceções) no exterior;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A menção, no final, a “aeronaves civis estrangeiras no Brasil” é desnecessária, pois o início do parágrafo já menciona “a operação de qualquer aeronave civil dentro do Brasil”, o que inclui, obviamente, as estrangeiras.

Entendo aqui que as exceções feitas a “qualquer aeronave civil dentro do Brasil”, embora não sejam repetidas quando se trata de “aeronaves civis estrangeiras no Brasil”, também se aplicariam.

Observo que isso não é uma questão no atual regulamento, já que apenas é mencionada “aeronave” uma vez. Entendo que não houve intenção de alterar a aplicabilidade atual e que só se pretendeu alterar o texto.

Para se deixar claro que as exceções se aplicam não só à primeira menção de “aeronaves”, entendo que é importante registrar isso na menção a “aeronaves” restante.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma, conforme a justificativa proposta. Os parênteses com as exceções foram deslocados para o final da sentença, com o fim de tornar desnecessário nova menção entre parênteses.

Contribuição nº 5

Colaborador: Paulo Renato Pires Fernandez

Instituição: BRASCOOTA – Cooperativa Brasil Transporte Aéreo de Cargas

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

SUBPARTE A GERAL 91.1 Aplicabilidade/ SUBPARTE F GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA 91.501. Aplicabilidade (a) e (b)/ SUBPARTE K OPERAÇÕES DE AERONAVES DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA 91.1001 Aplicabilidade.

Todas as aplicabilidades apresentadas na minuta gerada por esta autoridade com o intuito de aprimorar este regulamento, não especificam regulação para as operações aéreas de transporte de pessoas, cargas, malotes postais e transporte de valores envolvendo organizações ligadas ao cooperativismo brasileiro, sem fins lucrativos, regida pela Lei nº 5.764 de 16/12/1971, modalidade esta se iniciando no Brasil.

Assim sendo apresentamos sugestões para que as operações aéreas de cooperativismo sejam reguladas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

A Cooperativa Brascoota apresenta texto sugestivo em negrito para inclusão de na Subparte A Geral 91.1 Aplicabilidade:

(4) As operações aéreas de cooperativas de transportes aéreos de passageiros , cargas, malotes postais e transporte de valores, constituídas juridicamente, sem fins lucrativos, em conformidade com a Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971.

A Cooperativa Brascoota apresenta em negrito, sugestões de complemento de texto na SUBPARTE F GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA 91.501 Aplicabilidade.

(a) Esta Subparte estabelece requisitos operacionais, adicionais aos demais requisitos das outras subpartes deste Regulamento, para a operação de grandes aviões civis e de aviões civis multimotores, com motores a turbina, registrados no Brasil, as operações de propriedade compartilhadas regidas pela subparte K deste Regulamento não envolvendo transporte comercial de pessoas e carga e **as operações de cooperativas de transporte aéreo de pessoas, cargas, malote postais e transporte de valores, sem fins lucrativos, em conformidade com a lei 5.764 de 16 de dezembro de 1971.**

(b) As operações que não envolverem transporte comercial de pessoas e carga e as operações aéreas realizadas por cooperativa de transporte aéreo sem fins lucrativos, podem ser conduzidas conforme os requisitos desta Subparte em lugar dos requisitos dos RBAC nº 121, 129, 135 e 137.

A Cooperativa Brascoota apresenta em negrito, sugestão de inclusão de texto na SUBPARTE K OPERAÇÕES DE AERONAVES DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA 91.1001 Aplicabilidade.

(4) Esta subparte não inclui as cooperativas de transporte aéreo de pessoas, cargas, malotes postais e de valores, sem fins lucrativos regidas pela Lei nº 5.764 de 16 de dezembro de 1971, a não ser que a qualquer tempo compartilhe suas aeronaves com outras cooperativas, sejam elas nacionais ou internacionais, com atividades de mesmos fins.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A BRASCOOTA – Cooperativa Brasil Transporte Aéreo de Cargas, constituída em 28 de fevereiro de 2014, portadora do CNPJ 20.992.527/0001-57, com sede administrativa na cidade de Belém – PA, no endereço Travessa Castelo Branco nº 915 sala 02, CEP 66063-000, é a primeira cooperativa de transporte aéreo de cargas criada no Brasil.

Com o viés de nos enquadrarmos no novo RBAC 91, estamos apresentando nesta audiência pública sendo conduzida por esta autoridade aeronáutica, tópicos importantes a serem incluídos neste regulamento para que possamos, em consonância com as subpartes, obter as devidas autorizações para iniciarmos em curto espaço de tempo nossas operações.

Agradecemos a atenção dispensada.

Atenciosamente.

Paulo Renato Pires Fernandez
Presidente da BRASCOOTA

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 6

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[Aspecto não previsto: não tratado especificamente se o regulamento se aplica ou não a operações com VANT/RPA]

91.1

(a) Este Regulamento se aplica e estabelece requisitos para:

(1) a operação de qualquer aeronave civil dentro do Brasil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados, balões livres não tripulados e veículos ultraleves não propulsados), incluindo águas territoriais, bem como de aeronaves civis brasileiras no exterior e de aeronaves civis estrangeiras no Brasil;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1

(a) Este Regulamento se aplica e estabelece requisitos para:

(1) a operação de qualquer aeronave civil dentro do Brasil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados, balões livres não tripulados, veículos ultraleves não propulsados e as regidas pelo RBAC-E 94), incluindo águas territoriais, bem como de aeronaves civis brasileiras no exterior e de aeronaves civis estrangeiras no Brasil;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A posição da ANAC com relação à operação de VANT/RPA tem sido a de que se aplicam as regras já existentes, como escrito em "No que couber, deve ser aplicada aos Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas a regulamentação já existente (por exemplo, o RBHA 91, que contém as regras gerais de operação para aeronaves civis; o RBAC 21, que trata de certificação de produto aeronáutico; o RBAC 45, acerca das marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula; o RBHA 47, referente ao registro da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro)." (<http://www2.anac.gov.br/rpas/>, sob a pergunta "Como faço para obter autorização para operar de forma experimental?").

Na justificativa da audiência pública referente ao RBAC 94, a ANAC confirmou o entendimento de que as regras já estabelecidas para aeronaves se aplicam a VANT/RPAs, mas informou que a intenção era reunir os requisitos aplicáveis a VANT/RPAs apenas no RBAC-E 94: "O Grupo de Trabalho propõe que o RBAC-E em tela absorva os requisitos referentes a operações experimentais constantes do

RBAC 21 e do RBHA 91 e outros requisitos operacionais do RBHA 91 aplicáveis a RPAS, adaptando-os conforme necessário, além de referenciar requisitos do RBAC 45, da Resolução nº 293, de 09 de novembro de 2013 e de outros atos normativos da ANAC pertinentes. Com isso, objetiva-se que um potencial projetista, fabricante ou operador de RPAS possa facilmente consultar todos os requisitos necessários em um mesmo ato normativo, ao invés de exigirmos que os regulados conheçam todo o arcabouço regulatório da ANAC vigente e extraiam os requisitos aplicáveis.”

Esta postura é similar à do FAA, que também considera que, enquanto não forem publicadas regras específicas, os operadores devem cumprir com o FAR 91. O FAA, no entanto, na consulta pública que propôs reunir as regras para pequenos UAS no FAR 107, propôs formalizar que os demais regulamentos deixariam de ser aplicáveis a tais operações. Afinal, se atualmente o 91 se aplica a operações com VANTs (por serem aeronaves), a mera publicação de um novo regulamento, específico a tais operações, não faria com que o 91 deixe de se aplicar – a menos que isso seja explicitado em algum ato normativo. A proposta do FAA (disponível em https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/recently_published/media/2120-AJ60_NPRM_2-15-2015_joint_signature.pdf) foi a de inserir exceções na aplicabilidade de diversos regulamentos (21, 43, 45, 47, 61, 91...), emendando cada um desses regulamentos, formalizando, no caso do 91, por meio dos parágrafos 91.1(a) e 91.(e) que o FAR 91 não se aplica a aeronaves regidas pelo 107.

Na audiência referente ao RBAC-E 94, sugeri que a intenção da ANAC de reunir todos os requisitos aplicáveis às operações de RPAS fosse formalizada na seção E94.1, pois apenas foi submetido à audiência o RBAC-E 94 (e o RBAC 67, que também não tem relação com o caso) e sou ciente que a ANAC não tem por padrão emendar diversos regulamentos simultaneamente, como resultado de uma mesma decisão regulatória – embora eu entenda que essa prática seria benéfica, pois um assunto seria coberto nos regulamentos aplicáveis e isso evitaria inconsistências (ainda que temporárias) entre os regulamentos.

No entanto, uma vez que o RBAC 91 está sendo submetido a audiência pública, e supondo que o RBAC-E 94 será publicado antes do RBAC 91, sugiro que se explicite em 91.1 que as operações regidas pelo RBAC-E 94 não são abrangidas pela aplicabilidade do RBAC 91.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma, conforme justificativa apresentada. Foi incluído no texto das exceções o termo “aeronaves não tripuladas”, e foram excluídos os termos “foguetes não tripulados” e “balões livres não tripulados”, por serem subcategorias de aeronaves não tripuladas. Não foi feita menção ao RBAC-E nº 94.

Contribuição nº 7

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.3

(c) Cada piloto em comando que desviar-se de um requisito conforme o parágrafo (b) desta seção deve enviar um relatório por escrito à ANAC descrevendo e justificando o desvio.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.3

(c) Cada piloto em comando que se desviar de um requisito conforme o parágrafo (b) desta seção deve enviar um relatório por escrito à ANAC descrevendo e justificando o desvio.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:
- o “que” atrai a partícula “se”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 8

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:

1-Parágrafo 91.3 – Responsabilidade e autoridade do piloto em comando:

(d) O relatório tratado no parágrafo (c) desta seção deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo de dez dias úteis a contar da ocorrência, salvo especificação em contrário neste Regulamento, sob pena de suspensão da licença do piloto em comando.

Obs.: Itens correlacionados no mesmo parágrafo:

(b) Em uma emergência requerendo ação imediata, o piloto em comando pode desviar-se de qualquer requisito deste Regulamento na extensão requerida para fazer face à emergência.

(c) Cada piloto em comando que desviar-se de um requisito conforme o parágrafo (b) desta seção deve enviar um relatório por escrito à ANAC descrevendo e justificando o desvio.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:

1-Parágrafo 91.3 – Responsabilidade e autoridade do piloto em comando:

(d) O relatório tratado no parágrafo (c) desta seção deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo de vinte dias úteis a contar da ocorrência, salvo especificação em contrário neste Regulamento. Ao final do prazo retro citado, a ANAC deverá comunicar o piloto em comando para que este encaminhe seu relatório em até dez dias úteis, ficando sujeito à pena de suspensão da respectiva licença caso não o faça.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91

1-Parágrafo 91.3 – Responsabilidade e autoridade do piloto em comando:

Objetivos da alteração do texto:

-Ampliação de prazo para o envio de relatórios de desvio em emergências; e

-Estabelecimento de um procedimento que impeça a perda de direitos do piloto antes que ele possa efetuar sua defesa administrativa.

Lembrando que o RBHA-91 não fixa prazos para o envio à ANAC de relatórios de desvios em emergências, entendemos que o prazo estipulado para tal na proposta de minuta do RBAC-91 é extremamente exiguo, uma vez que diversos fatores podem ocorrer que o inviabilizem – exemplos: o piloto pode estar envolvido em uma missão de longa duração, ou ele pode estar em alguma localidade remota com restrições de comunicação. Também entendemos que o piloto não pode ser penalizado pela autoridade reguladora antes de ser notificado sobre o descumprimento da obrigação de envio do relatório – que, inclusive, poderia ter sido enviado no prazo, mas não ter sido extraviado. Portanto, entendemos ser mais razoável o estabelecimento de um prazo inicial de vinte dias úteis para envio do relatório e, antes da penalização do piloto, que lhe seja dada uma última chance de enviar o relatório sem prejuízo à continuidade do exercício de sua atividade profissional.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

No parágrafo 91.3(d) foi aceita a sugestão de se ampliar o prazo para vinte dias úteis, conforme a justificativa do proponente. O texto foi também modificado de modo a dar discricionariedade à Agência para requerer prazo menor ou autorizar prazo maior (neste caso mediante prévia notificação do piloto ou operador).

O requisito do parágrafo 91.3(d) diz "...deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo...", de modo que, para o atendimento do requisito, será também considerada a data da postagem nos correios, independentemente do dia que o documento chegar na Agência. Cabe mencionar que a ANAC aceita também o reporte por meios informatizados, de modo a evitar os riscos e atrasos decorrentes do envio de documentos físicos por meio do sistema de correios.

O relatório requerido tem objetivos de *safety*, e a Agência espera uma proatividade do piloto no reporte da emergência. Na maioria dessas emergências, a ANAC só tomará conhecimento do caso por meio do reporte voluntário do piloto, de modo que não há como a ANAC "comunicar o piloto para que este encaminhe o seu relatório" de um fato que ela provavelmente desconhece, ao passo que esse dispositivo criaria uma salvaguarda para o piloto não reportar proativamente, mas apenas reativamente. Dessa forma, esta parte da contribuição não foi acatada e o piloto deverá estar atento à regra quando passar por uma situação de emergência que o obrigue a se desviar do RBAC 91.

Cabe lembrar que os dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências não serão utilizados para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos, por força do art. 88-I, § 2º do CBA.

No parágrafo 91.3(c) foi também prevista a necessidade de registro da ocorrência no diário de bordo, que estava presente apenas no parágrafo 91.15(c) (excluído, conforme a análise da contribuição nº 31 deste Relatório) e a ANAC entende que deve se aplicar a todos os casos de desvio do regulamento em razão de emergências, e não apenas em caso de alijamento não previamente autorizado.

Contribuição nº 9

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.5

(a) É permitida a operação de uma aeronave civil registrada no Brasil somente se:

(1) a tripulação do voo estiver em conformidade com a composição mínima da aeronave, conforme estabelecido no seu Certificado de Aeronavegabilidade;

(2) a operação for conduzida por tripulantes adequadamente habilitados ou certificados para a aeronave, com experiência recente segundo o RBAC nº 61 ou 63 para a função que exercem a bordo e detentores de Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67; e

(3) caso a operação seja realizada em grandes aviões ou aviões multimotores com motores a turbina, a tripulação atenda também aos requisitos aplicáveis das seções 91.529, 91.531 e 91.533 deste Regulamento, exceto aqueles engajados nas operações excluídas pelo parágrafo 91.501(a) deste Regulamento, que então deverão atender os regulamentos específicos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.5

(a) É permitida a operação de uma aeronave civil registrada no Brasil somente se:

- (1) a tripulação do voo estiver em conformidade com a tripulação mínima da aeronave, conforme estabelecida no seu Certificado de Aeronavegabilidade;
- (2) a operação for conduzida por tripulantes adequadamente licenciados/certificados e habilitados para a aeronave segundo o RBAC nº 61 ou RBHA 63, ou RBAC que vier a substituí-lo, para a função que exercem a bordo, com experiência recente, e detentores de Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67; e
- (3) o operador designar um piloto para atuar como piloto em comando.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

91.5(a)(1)

A expressão “composição mínima da aeronave” foi alterada para “tripulação mínima da aeronave”, conforme consta em TCDS (exemplo na página 3 de <http://www2.anac.gov.br/certificacao/Produtos/Espec/EA-2008T09-07p.pdf>). Em CA, segundo exemplo consultado, consta “nº mín. tripulantes / Minimum crew”.

Ainda, foi alterado de “estabelecido” para “estabelecida”, por se referir a “tripulação”. A proposta é válida também caso se mantenha a palavra “composição”.

91.5(a)(2)

Foi mencionado o RBHA 63, ainda em vigor, como consta na proposta para a seção 91.1053. Caso se publique o RBAC 63 até a publicação do RBAC 91, não haveria problema.

Com relação ao CMA, foi alterada a expressão para o plural, para alinhamento a “válidos” e “emitidos”.

Com relação ao uso de “certificados”, em alternativa ao “habilitados”, entendo ser desnecessário. O RBAC 61 já define que “Habilitação significa uma autorização associada a uma licença ou a um certificado”. Assim, o certificado é um paralelo à licença, e só teria razão de ser incluído em paralelo a uma exigência de que a tripulação fosse “licenciada” (e não habilitada). Outras seções do RBAC 61 que reforçam este conceito são 61.19 (“habilitações relativas às aeronaves leves esportivas”), 61.17 (“A licença de piloto e o CPL esportiva são permanentes”), 61.2 (“Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva – CPL significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença”) e 61.3 (“quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas”). Ser detentor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva (CPL), documento permanente, não isenta o piloto de possuir ainda uma habilitação, esta com validade de 36 meses (61.19). Foi proposto texto similar ao do RBAC 61.3(a), que menciona “licença/certificado” e “habilitação”.

Por fim, o texto dava a entender que era a experiência recente, apenas, que seguia os requisitos dos RBAC 61 e 63. Foi alterada a ordem do texto, para dar ênfase à relação entre “habilitados ou certificados”. Uma opção para deixar mais claro que tanto licença/certificado/habilitação quanto experiência recente devem se dar segundo os RBACs 61 e 63 seria:

“a operação for conduzida por tripulantes adequadamente licenciados/certificados e habilitados para a aeronave para a função que exercem a bordo e com experiência recente segundo o RBAC nº 61 ou RBHA 63, ou RBAC que vier a substituí-lo,”

Menção aos requisitos da subparte F

Não vejo razão clara para se fazer menção aos requisitos da subparte F referentes à tripulação e não fazer menção similar aos requisitos da subparte K ou mesmo com os requisitos da seção 91.109. Entendo que não é necessário mencionar tais requisitos, se já são estabelecidos pelas respectivas seções na subparte F, dentro do escopo de sua aplicabilidade.

Ainda, não vejo que o mesmo critério seja adotado para outros assuntos que são tratados diferentemente para aeronaves como um todo e para a subparte F: por exemplo, a seção 91.203 não menciona que, para os grandes aviões ou aviões multimotores com motores a turbina, deve se cumprir também os requisitos de equipamentos da seção 91.503.

Assim, proponho que, sem prejuízo à aplicação dos requisitos, deixe de se referenciá-los nesta seção. Alternativamente, caso se entenda que esta referência contribua com a clareza dos requisitos, sugiro avaliar o motivo de não ser adotada a mesma solução para todos os assuntos da subparte F (ou de outras seções do regulamento).

Designação de piloto em comando

Foi retirada, sem justificativa pública, a menção à necessidade de o operador designar um piloto em comando para a operação. Em proposta que circulou internamente, foi mencionado que tal exigência já consta no CBA. Porém, havia propostas de alterar boa parte do título V, Capítulo III do CBA, conforme proposta em discussão na Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáuticas, conforme tabela comparativa de 05/10/2015, disponível em <http://legis.senado.leg.br/comissoes/arquivos?ap=387&codcol=1930>.

O Anexo 6 Parte II, Seção 3, item 3.9 estabelece a necessidade de se designar o piloto em comando. Como o RBAC é o documento regulatório que tem por natureza tratar das normas do Anexo (“O RBAC abrangerá as normas e procedimentos recomendados pela

Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, contidos nos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e aplicáveis às matérias de competência da ANAC”, nos termos da Resolução 30), entendo que não há razão para retirar tal exigência do RBAC 91.5.

Por exemplo, a exigência já consta nos RBAC 135.109(a) e 121.385(c), além de constar na proposta de 91.1031.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. Foi somente alterada a ordem dos requisitos, para se adequar à antiga ordem do RBHA 91.

Contribuição nº 10

Colaborador: José Ronaldo da Luz

Instituição: SERAC Training - Assessoria, Consultoria e Treinamento

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

91.5 Requisitos para tripulações

(a) É permitida a operação de uma aeronave civil registrada no Brasil somente se:

(1) a tripulação do voo estiver em conformidade com a composição mínima da aeronave, conforme estabelecido no seu Certificado de Aeronavegabilidade;

(2) a operação for conduzida por tripulantes adequadamente habilitados ou certificados para a aeronave, com experiência recente segundo o RBAC nº 61 ou 63 para a função que exercem a bordo e detentores de Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67; e

(3) caso a operação seja realizada em grandes aviões ou aviões multimotores com motores a turbina, a tripulação atenda também aos requisitos aplicáveis das seções 91.529, 91.531 e 91.533 deste Regulamento, exceto aqueles engajados nas operações excluídas pelo parágrafo 91.501(a) deste Regulamento, que então deverão atender os regulamentos específicos.

(b) Além dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, caso a operação envolva voo IFR:

(1) a aeronave deve ser certificada para voo IFR e a tripulação deve conduzir a operação segundo os procedimentos para voo IFR estabelecidos pelo manual de voo aprovado da aeronave ou pelo manual de operação aprovado da aeronave (AOM);

(2) para aeronaves com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos:

(i) com piloto automático em funcionamento, a tripulação deve ser composta por um piloto habilitado em IFR; e

(ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR; e (3) para aeronaves com configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR.

(c) Para aeronaves engajadas em Serviços Aéreos Especializados Públicos (SAE):

(1) a tripulação técnica, além de satisfazer os requisitos aplicáveis dos parágrafos (a) e (b) desta seção, devem satisfazer, adicionalmente, os requisitos específicos requeridos para o tipo de operação que estiver sendo conduzida;

(2) os demais tripulantes necessários ao SAE devem ser treinados quanto a seus deveres e responsabilidades em conformidade com a regulamentação vigente da ANAC; e

todo treinamento requerido para execução adequada de um determinado SAE deve ser proposto pelo operador e aceito pela ANAC, incluindo aqueles necessários às operações regidas pelos RBAC nº 133 e 137.

(d) Todas as licenças, certificados e habilitações requeridas pelos parágrafos (a) e (b) desta seção devem estar em poder de seus respectivos detentores, estar dentro de seu prazo de validade e devem ser apresentados aos inspetores da ANAC quando solicitados.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Adoção do texto do § 91.5 do FAR PART 91 da FAA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Há de se observar o Art. 3º da Resolução nº 030, de 21 de maio de 2008: "*Conforme disposto no art. 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, a edição de normas que tratem de requisitos de operações de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, licenças de pessoal, proteção contra atos de interferência ilícita, aeronavegabilidade e proteção ambiental buscará, sempre que possível, manter uniformidade com normas similares de organizações estrangeiras.*"

Todas as vezes em que a ANAC tentou reinventar a roda, só causou transtornos à Aviação Civil Brasileira.

Um dos muitos exemplos disso é o RBAC 61, que já está na EMD 05 e continua sem resolver os óbices para os nossos pilotos.

E mais, tudo que está previsto nos FAR da FAA que podem prejudicar a comunidade aeronáutica, a ANAC adota como regra aqui. Mas, por outro lado, tudo que lá está previsto e pode facilitar a vida dos usuários daqui, a ANAC rejeita.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. Não foi apresentada justificativa de o porquê de os requisitos atuais serem considerados inadequados.

Contribuição nº 11

Colaborador: Wainer Mendes Lima

Instituição: Helicópteros do Brasil S/A - Helibras

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.5(b)... (2) para aeronaves com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos: (i) com piloto automático em funcionamento, a tripulação deve ser composta por um piloto habilitado em IFR; e (ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.5(b)... (2) para aeronaves com configuração para passageiros, conforme Certificado de Aeronavegabilidade , com 9 ou menos assentos: OU (2) para aeronaves com configuração para passageiros, conforme Certificado de Tipo (TCDS) , com 9 ou menos assentos:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para evitar interpretação inadequada sugere-se adicionar ao texto qual documento deve ser considerado (Certificado de Aeronavegabilidade ou Certificado de Tipo) caso os certificados indiquem quantidades diferentes do número máximo de passageiros.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Está claro no requisito que é a configuração da aeronave.

Contribuição nº 12
Colaborador: Wainer Mendes Lima
Instituição: Helicópteros do Brasil S/A - Helibras
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.5(b)... (3) para aeronaves com configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.5(b)... (3) para aeronaves com configuração para passageiros, conforme Certificado de Aeronavegabilidade , de 10 ou mais assentos, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR. OU (3) para aeronaves com configuração para passageiros, conforme Certificado de Tipo (TCDS) , de 10 ou mais assentos, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para evitar interpretação inadequada sugere-se adicionar ao texto qual documento deve ser considerado (Certificado de Aeronavegabilidade ou Certificado de Tipo) caso os certificados indiquem quantidades diferentes do número máximo de passageiros.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Está claro no requisito que é a configuração da aeronave.

Contribuição nº 13
Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER- Clube de Aeronautica Sede Barra), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcelos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Marcelo Schunn Diniz Junqueira (CBA), Francis Barros (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitali (Vida Technology / CBA), Eng. Aer. Luiz Antonio Dal Magro, Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Paulo Anchieta Gouart Filho (CBA), Ricardo Conte (CBA), Jackson Farias Braga (CBA), Waldeney Daguano (CBA), Laercio Migliorini (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcelos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.5 – (3).(b).(2).(ii) – Além dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, caso a operação envolva voo IFR: (2) para aeronaves com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos: (ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados IFR;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.5 – (3).(b).(2).(ii) – Além dos requisitos do parágrafo (a) desta seção, caso a operação envolva voo IFR: (2) para aeronaves com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos: (ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados IFR, **salvo os casos em que a tripulação mínima requerida for determinada com um piloto somente e operando dentro das limitações do Manual do Fabricante da aeronave;**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que, em algumas aeronaves estáveis de baixa velocidade, é completamente factível operar, desde que dentro das limitações do manual do fabricante, e se a tripulação mínima requerida for determinada desta forma, com um piloto somente. Como exemplo, citamos o CFR 91 do FAA que não contempla esse requisito.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.
O requisito sempre existiu no RBHA 91 e o impacto da sua remoção do ponto de vista de segurança operacional não foi devidamente avaliado nesta proposta de emenda. Desse modo, o requisito foi mantido.

Contribuição nº 14

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.5
(c)
(1) a tripulação técnica, além de satisfazer os requisitos aplicáveis dos parágrafos (a) e (b) desta seção, devem satisfazer, adicionalmente, os requisitos específicos requeridos para o tipo de operação que estiver sendo conduzida;

(3) todo treinamento requerido para execução adequada de um determinado SAE deve ser proposto pelo operador e aceito pela ANAC, incluindo aqueles necessários às operações regidas pelos RBAC nº 133 e 137.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.5
(c)
(1) a tripulação de voo, além de satisfazer os requisitos aplicáveis dos parágrafos (a) e (b) desta seção, deve satisfazer, adicionalmente, os requisitos específicos requeridos para o tipo de operação que estiver sendo conduzida;

(3) todo treinamento requerido para execução adequada de um determinado SAE deve ser proposto pelo operador e aceito pela ANAC, incluindo aqueles necessários às operações regidas pelos RBAC nº 133.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:
- “a tripulação... deve” em vez de “a tripulação... devem”.

Em (c)(1): não há definição de “tripulação técnica” nos regulamentos da ANAC, havendo apenas definições (distintas) no Decreto-lei nº 18, de 1966, e na Portaria Interministerial nº 3016, de 1988. Entendo que a definição constante no RBAC 01 mais próxima seria a de “tripulante de voo”.

Em (c)(3), é mencionado explicitamente o treinamento necessário às operações regidas pelo RBAC 137. Porém, não há no RBAC 137 e nem mesmo na IS 137-003 menção à necessidade de o operador estabelecer um treinamento aos seus tripulantes. O texto atual do RBHA 91 e constante na minuta de RBAC 91 dá a entender que existe treinamento necessário a ser proposto pelo operador e aceito pela ANAC. Na prática, no entanto, apenas há requisito sobre o piloto (que deve estar habilitado), não havendo obrigação sobre o operador, para que seja proposto e aceito pela ANAC. Para as outras atividades SAE, que não possuem regulamento próprio, também não há exigência específica de treinamento, não havendo também regulamento próprio, nem IS.

Ainda, há discussão sobre a caracterização do transporte de carga externa como SAE, uma vez que esta atividade não é mencionada explicitamente no CBA (Art. 201) nem na Portaria nº 190/GC-5 (passaria a constar na proposta de revisão, que foi submetida a audiência pública). Entendo que só deve ser mantida a referência ao RBAC 133 caso se confirme o entendimento da ANAC de que a atividade de carga externa será considerada SAE.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. Foram acatadas as sugestões de ajustes referentes ao parágrafo (c)(1), mas foi excluído o parágrafo (c)(3). A ANAC entende que o treinamento específico do SAE deve ser provido pelo operador em conformidade com as normas vigentes, conforme especificado em (c)(2), mas entende que não deveria aceitar ou aprovar treinamentos específicos do SAE. Os treinamentos normais da tripulação já são abarcados no RBAC nº 61. O termo “regulamentação vigente” foi alterado para “normas vigentes” no parágrafo (c)(2), a fim de deixar clara a possibilidade de edição de uma Instrução Suplementar que objetive detalhar algum treinamento específico que a ANAC eventualmente considere tecnicamente adequado especificar.

Contribuição nº 15
Colaborador: Carlos Montino de Oliveira
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.5 Requisitos para tripulações (i) com piloto automático em funcionamento, a tripulação deve ser composta por um piloto habilitado em IFR; e (ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
d) Aeronave com mais de 9 assentos para passageiros operando sob regras do RBAC 91, sem piloto automático, necessita de apenas um piloto.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Existe uma discrepância entre o RBAC 91, que deveria ser menos restritivo, e o RBAC 135, mais restritivo. No entanto, o texto constante da Minuta regulamenta de forma oposta a esse princípio. O RBAC 91 diz que, para uma aeronave com mais de 9 assentos, sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos habilitados em IFR, sendo que o RBAC 135 exige apenas 1 piloto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A seção 135.99 do RBAC nº 135 requer sempre dois pilotos para qualquer operação em aeronave com configuração para passageiros de 10 assentos ou mais. Desse modo, o requisito do RBAC nº 91 não está mais restritivo.

Contribuição nº 16
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.5 (d) Todas as licenças, certificados e habilitações requeridas pelos parágrafos (a) e (b) desta seção devem estar em poder de seus respectivos detentores, estar dentro de seu prazo de validade e devem ser apresentados aos inspetores da ANAC quando solicitados.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.5 (d) As licenças e os certificados de piloto requeridos por este regulamento devem estar em poder de seus respectivos detentores e devem ser apresentados aos inspetores da ANAC quando solicitados. As habilitações associadas devem constar nessas licenças e nesses certificados de piloto e devem estar dentro de seu prazo de validade. (e) Os Certificados Médicos Aeronáuticos requeridos por este regulamento devem estar dentro de seu prazo de validade. (1) Os tripulantes que não possuírem informação do CMA em sua licença ou certificado de piloto devem estar em poder de uma impressão do extrato com informações do CMA. (2) Os tripulantes devem estar em poder de uma impressão do extrato com informações do CMA em voos fora do espaço aéreo brasileiro.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - uso de “requeridos” em vez de “requeridas”, por haver um termo masculino na lista, alinhando-se ao uso de “apresentados” e de “solicitados”. Da mesma forma, sugiro reavaliar o uso de “todas as” (caso se opte por manter estrutura de texto da minuta).
Licenças, certificados e habilitações Foi separada, em 91.5(d), a situação das licenças/certificados da situação das habilitações. Enquanto as licenças/certificados são permanentes e são documentos fisicamente emitidos; as habilitações possuem validade e não são propriamente um documento específico, que estaria em poder dos seus detentores. Assim, foi proposto texto deixando claro que as licenças/certificados devem estar em poder dos detentores e serem apresentados. Já as habilitações devem estar válidas. Por fim, as habilitações devem constar nas licenças/certificados (não bastaria, por exemplo, o piloto possuir uma licença de Piloto Comercial com uma habilitação emitida no sistema, mas que não esteja listada em sua licença carregada a bordo da aeronave).
Em 91.5(d), foi proposto o uso de “certificado de piloto”, para que não haja possibilidade de se interpretar como CMA (vide discussão abaixo). Também seria possível mencionar diretamente o CPL, caso não se pretenda deixar um termo amplo, que abranja outros certificados que possam ser estabelecidos futuramente.

Por fim, foi ampliado o escopo do parágrafo para toda licença requerida por este regulamento, o que incluiria, por exemplo, a licença de PLA requerida por 91.1053 ou a licença de PP requerida por 91.109(c)(1), ambos da minuta do RBAC 91. Não vejo razão para limitar a necessidade de licença a bordo para as licenças requeridas pelos parágrafos 91.5(a) e (b).

CMA

Desde que o CMA deixou de ser impresso, não ficou claro se ainda existe a exigência de os tripulantes apresentarem algum comprovante de que possuem CMA, ou se tal informação deve apenas ser verificada no sistema. A principal informação sobre o assunto é uma notícia no site da ANAC (http://www.anac.gov.br/Noticia.aspx?ttCD_CHAVE=439), de caráter apenas informativo, e não regulatório.

A proposta de 91.5(d) na minuta inclui os “certificados requeridos pelos parágrafos (a) e (b)” – o que incluiria o “Certificado Médico Aeronáutico”, requerido pelo parágrafo (a). No entanto, não fica claro se a intenção era exigir um CMA “em poder de seus detentores” ou se era apenas exigir o CPL.

Dada esta situação, proponho esclarecer no RBAC 91 a situação do CMA. Além da condição constante na notícia, proponho deixar claro que o extrato do CMA deve ser levado a bordo em caso de voos fora do espaço aéreo brasileiro (“voos internacionais” não seria uma boa opção, pois o requisito deve incluir voos exclusivamente realizados em um outro país, que não o Brasil). Com objetivo de simplificação, não foi mencionada a possibilidade de um CCF emitido em papel ainda estar válido. Deixo a critério da ANAC, de acordo com a data a ser publicada o regulamento, se esta situação deve ser abordada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. Está atualmente em discussão a não emissão da licença, certificados e habilitações pela ANAC, de modo que é mais conveniente escrever que o tripulante deve possuí-los do que obrigá-los a portar. No entanto, foi incluída a obrigação de o tripulante demonstrar ao servidor designado da ANAC que possui esses documentos válidos, referente ao voo que fez ou pretende fazer, sob pena de ficar impedido de voar enquanto não conseguir demonstrar. Em muitos casos a verificação poderá ser feita online. Mas nos casos em que isso não for possível, o piloto deverá portar algo (em meio físico ou eletrônico) que demonstre que ele possui a documentação pertinente e que ela está válida, o que pode ser feito, por exemplo, por meio de extratos impressos por meio de sistema. O porte da licença impressa pela ANAC, com as habilitações, é capaz de atender parcialmente esse requisito.

Contribuição nº 17

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.7 Aeronavegabilidade de aeronave civil

- (a) Somente é permitido operar uma aeronave que esteja em condições aeronavegáveis.
- (b) O piloto em comando de uma aeronave civil é responsável pela verificação das condições da aeronave quanto à segurança do voo. Ele deve descontinuar o voo, assim que possível, quando ocorrerem problemas mecânicos, elétricos ou estruturais.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.7 Aeronavegabilidade de aeronave civil

- (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil que esteja em condições aeronavegáveis.
- (b) O piloto em comando de uma aeronave civil é responsável pela verificação das condições da aeronave quanto à segurança do voo. Ele deve descontinuar o voo, assim que possível, quando ocorrerem problemas mecânicos, elétricos ou estruturais que degradem a aeronavegabilidade da aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

91.7(a)

Foi incluído o termo “civil” no parágrafo (a), por padronização com o título e com outros requisitos (por exemplo, o próprio parágrafo 91.7(b)). Entendo que não é essencial, uma vez que a aplicabilidade do regulamento já é limitada, mas entendo que, caso se decida por não utilizar o “civil” no texto dos requisitos, esta decisão deveria ser estendida a outras seções.

91.7(b)

Foi proposto manter a referência à degradação da aeronavegabilidade, pois não é qualquer problema que deve motivar uma descontinuação do voo. Há problemas menores que não exigiriam a descontinuação do voo “assim que possível” – há até problemas, previstos em MEL ou segundo 91.213(d), que permitem o início de novos voos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 18

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.7

(a) Somente é permitido operar uma aeronave que esteja em condições aeronavegáveis.

91.9

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.

91.19

Somente com a devida autorização das autoridades judiciais, policiais ou sanitárias competentes é permitido transportar, em uma aeronave civil dentro do Brasil, substâncias e medicamentos sujeitos a controle especial.

91.109

(a) Somente é permitido ministrar instrução de voo em uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre tripulado) que possua duplo comando em total funcionamento. No entanto, instrução de voo por instrumentos pode ser ministrada em um avião monomotor equipado com um único volante de controle transferível de posto por rotação (throwover control) em vez de dois controles fixos de profundor e de aileron quando:

91.207

(h) Somente é permitido transportar em uma aeronave sendo trasladada de acordo com o parágrafo (e) desta seção os tripulantes com função a bordo.

91.303

(a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados:

(1) por piloto detentor de CMA válido;

(2) por aviões certificados pelo RBAC nº 23 na categoria acrobática, ou aviões projetados e construídos para uso militar e aceitos por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC nº 21;

(3) por aeronaves não certificadas, desde que seus fabricantes e/ou operadores se responsabilizem formalmente pelas suas qualidades acrobáticas; e

(4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.

91.403

(b) Somente é permitido executar manutenção, manutenção preventiva, reparos ou alterações como estabelecido nesta Subparte e outras regulamentações aplicáveis, incluindo o RBAC nº 43.

91.527

(c) Somente é permitido voar segundo esta Subparte em condições conhecidas ou previstas de formação severa de gelo em aviões que possuam as provisões de proteção contra gelo estabelecidas pelo SFAR 23, seção 34, emitido pelo FAA/EUA, ou atenda as provisões da certificação de tipo de avião de categoria transporte, incluindo os requisitos de certificação para voo sob condições de formação de gelo.

91.605

(b) Somente é permitido operar um avião categoria transporte com motores a turbina, certificado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958, em acordo com as disposições do manual de voo aprovado da aeronave ou do AOM. Além disso, somente é permitido decolar com esse avião se:

91.711

(f) Somente é permitido operar uma aeronave civil estrangeira em espaço aéreo brasileiro designado como RVSM com autorização para operações RVSM emitida por autoridade de aviação civil do país de matrícula da aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.7

(a) Somente é permitido operar uma aeronave se ela estiver em condições aeronavegáveis.

91.9

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil se forem cumpridas as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.

91.19

Somente é permitido transportar, em uma aeronave civil dentro do Brasil, substâncias e medicamentos sujeitos a controle especial se devidamente autorizado pelas autoridades judiciais, policiais ou sanitárias competentes.

91.109

(a) Somente é permitido ministrar instrução de voo em uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre tripulado) se a aeronave possuir duplo comando em total funcionamento. No entanto, instrução de voo por instrumentos pode ser ministrada em um avião monomotor equipado com um único volante de controle transferível de posto por rotação (throwover control) em vez de dois controles fixos de profundor e de aileron quando:

91.207

(h) Somente é permitido operar uma aeronave sendo trasladada de acordo com o parágrafo (e) desta seção se as únicas pessoas a bordo forem os tripulantes com função a bordo.

[alternativa: (h) É vedado o transporte de qualquer pessoa, além dos tripulantes com função a bordo, em uma aeronave sendo trasladada de acordo com o parágrafo (e) desta seção]

91.303

(a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados se:

(1) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA; e

(2) com uma das seguintes aeronaves:

(i) avião certificado pelo RBAC nº 23 na categoria acrobática; ou

(ii) avião projetado e construído para uso militar e aceito por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC nº 21.

91.403

(b) Somente é permitido executar manutenção, manutenção preventiva, reparos ou alterações se for cumprido o estabelecido nesta Subparte e em outras regulamentações aplicáveis, incluindo o RBAC nº 43.

91.527

(c) Somente é permitido voar um avião regido por esta Subparte em condições conhecidas ou previstas de formação severa de gelo se o avião possuir as provisões de proteção contra gelo estabelecidas pelo SFAR 23, seção 34, emitido pelo FAA/EUA, ou atender as provisões da certificação de tipo de avião de categoria transporte, incluindo os requisitos de certificação para voo sob condições de formação de gelo.

91.605

(b) Somente é permitido operar um avião categoria transporte com motores a turbina, certificado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958, se forem cumpridas as disposições do manual de voo aprovado da aeronave ou do AOM. Além disso, somente é permitido decolar com esse avião se:

91.711

(f) Somente é permitido operar uma aeronave civil estrangeira em espaço aéreo brasileiro designado como RVSM se houver autorização para operações RVSM emitida por autoridade de aviação civil do país de matrícula da aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A estrutura de diversos parágrafos foi alterada para a forma “somente é permitido...”. No entanto, ao adotar essa estrutura, é importante separar claramente a caracterização da situação tratada do requisito aplicável a essa situação.

Na maior parte dos casos, essa caracterização se dá com a estrutura “Somente é permitido fazer isso se tal requisito/condição for satisfeito”, sendo que o “se” faz o papel de separar a situação tratada (o “fazer isso”) do requisito aplicável (“se tal requisito/condição for satisfeito”).

Em alguns outros casos, porém, se utiliza a estrutura “somente é permitido fazer isso dessa forma”, não ficando claro, pela estrutura do texto, qual a situação e qual o requisito.

Por exemplo, em “91.109(a) Somente é permitido ministrar instrução de voo em uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre tripulado) que possua duplo comando em total funcionamento.”, a estrutura do texto não permite diferenciar o que é a situação tratada do requisito aplicável.

Embora a interpretação correta seja normalmente possível de ser feita a partir da lógica do texto, isto dificulta a leitura do regulamento. Confesso que ao começar a leitura de um requisito como “Somente é permitido ministrar instrução de voo em uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre tripulado) que possua duplo comando em total funcionamento”, esperava a conclusão da frase, para saber qual o requisito aplicável a quem deseja ministrar instrução de voo em uma aeronave civil brasileira que possua duplo comando em total funcionamento... Só após ler de novo, interpretei que “para ministrar instrução de voo em uma aeronave civil brasileira é necessário que ela possua duplo comando em total funcionamento”.

A estrutura da frase, porém, também permite a interpretação de que “Somente é permitido ministrar instrução de voo se for em uma aeronave civil brasileira que possua duplo comando em total funcionamento”, impedindo, portanto, a instrução em aeronaves estrangeiras.

Outro exemplo problemático é o 91.527(c) proposto. É possível interpretar que “somente é permitido voar segundo a subparte F [incluindo, portanto, voos de helicópteros sob a subparte K] em condições de gelo se for em avião e o avião for certificado apropriadamente”. Também seria possível interpretar que “somente é permitido voar segundo a subparte F em condições de gelo em um avião [ou seja, não incluindo voos de helicóptero sob a subparte K], se o avião for certificado apropriadamente”.

Para resolver/evitar esses problemas de interpretação, o regulamento deve deixar claro qual a situação tratada e qual o requisito aplicável, normalmente separando-os por um “se”.

Não foram incluídas nessa proposta as outras alterações enviadas para os mesmos parágrafos, de modo a focar esta proposta na questão estrutural.

A única exceção é o parágrafo 91.303(a), pois o erro da proposta da minuta (é impossível cumprir os 91.303(a)(2) e (a)(3) da minuta, simultaneamente, como o texto supostamente viria a requerer) seria evidenciado pela alteração. Assim, foi utilizado como base o texto que enviei nessa audiência pública para a seção 91.303.

Os parágrafos 91.309(a), 91.317(d), 91.325(b) e 91.1713(d) poderiam receber alterações semelhantes às aqui propostas. Minhas propostas para eles encontram-se em arquivos separados.

Nos casos dos parágrafos 91.313(a), 91.319(a), 91.327(a), entendo que poderia ser dispensada a inserção do “se” pois os propósitos para os quais tais voos podem ocorrer são mais bem delimitados por estarem em subparágrafos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Somente as contribuições referentes à seção 91.903 serão analisadas neste Relatório Parcial. O restante será analisado e divulgado quando da publicação do RBAC nº 91.

O parágrafo 91.303(a)(4) foi excluído do texto, em razão da análise da contribuição nº 228 deste Relatório. As demais sugestões referentes à seção 91.303 foram acatadas na forma da análise da contribuição nº 228 deste Relatório.

Contribuição nº 19

Colaborador: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Marcus Vinicius Soldera Grando (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)

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

91.9 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.9 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado pelo **construtor** da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

é preciso dizer por quem o manual de voo será aprovado. No caso de aviões experimentais deverá ser aprovado pelo próprio construtor

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Este requisito é aplicável para todos os tipos de aeronaves e a forma de aprovação deste manual varia de acordo com o propósito da aeronave. Por exemplo, para aeronaves certificadas sob o RBAC 25, o manual é proposto pelo fabricante e aprovado pela ANAC. Portanto, não é pertinente realizar a alteração do requisito com base no texto proposto.

Contribuição nº 20

Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb

Instituição: cidadão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.9 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.9 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado pelo construtor da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Há necessidade de dizer por qual parte o manual de voo será aprovado. No caso de aviões experimentais, deverá ser aprovado pelo próprio construtor.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Este requisito é aplicável para todos os tipos de aeronaves e a forma de aprovação deste manual varia de acordo com o propósito da aeronave. Por exemplo, para aeronaves certificadas sob o RBAC 25, o manual é proposto pelo fabricante e aprovado pela ANAC. Portanto, não é pertinente realizar a alteração do requisito com base no texto proposto.

Contribuição nº 21
Colaborador: Reinaldo Martins
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.9 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.9 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção. Para as aeronaves de construção amadora, a necessidade ou não deste documento deve ser estabelecida na época de emissão do CAVE.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A minha interpretação do texto é que todos os aviões inclusive os de construção amadora, necessitam de um AFM. Fazer um AFM não é exatamente uma tarefa simples para o construtor amador. Entretanto a "construção amadora" cobre uma grande gama de aeronaves, variando as necessidades operacionais, de desempenho ou complexidade de estruturas e sistemas. Então exigir de uma aeronave leve, simples o mesmo que, a um Lancair IV P (por exemplo), não é razoável. Como é realmente difícil "a priori" determinar a necessidade ou não desta exigência, seria melhor encaminhar o assunto a área de Aeronavegabilidade para que no processo de emissão de certificados, decida da necessidade ou não de um documento específico.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma, pois torna mais clara a interpretação do requisito. O termo "deve ser" foi substituído por "será", e o termo "deste documento" foi substituído por "do manual de voo aprovado da aeronave". A sigla CAVE foi também redigida por extenso, por ter se tornado a primeira ocorrência no Regulamento.

Contribuição nº 22
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.9 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.9

(a) Com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil se forem cumpridas as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave (ou AOM) e nas marcações e placares nela afixadas e as limitações operacionais estabelecidas de outra forma pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A movimentação da exceção para o final do parágrafo não deixa claro se a exceção é a todo o texto do parágrafo ou apenas à possibilidade de operar “conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave”. Assim, proponho manter o texto da exceção no início do parágrafo.

Ainda, entendo ser necessário esclarecer as relações entre os diversos elementos que podem conter limitações operacionais. Para isso, segue texto do FAA sobre essa seção:

“Part 91, § 91.9 requires that all flight operations (both air transportation operations and others) be conducted within the limitations approved for that aircraft. These limitations are determined by the Aircraft Certification Service (AIR). Since March 1, 1979, these limitations must be published in an approved Aircraft Flight Manual (AFM) or an approved Rotorcraft Flight Manual (RFM). Before March 1, 1979, the limits could also be presented as placards or by other means.”
(http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=8900.1.Vol.4.Ch3.Sec1_SAS)

A partir desse texto, fica claro que não se trata de alternativas, no sentido de que podem ser cumpridas ou as limitações do AFM/AOM e dos placares ou as limitações estabelecidas de outra forma – como a proposta da minuta dava a entender. Trata-se, sim, de diferentes meios pelos quais podem ser estabelecidas limitações, devendo tais limitações sempre serem cumpridas, independentemente do modo pelo qual foram estabelecidas.

Destaco que, no FAR, o texto no formato negativo, como “Ninguém pode operar sem cumprir com as limitações especificadas aqui ou estabelecidas ali”, significa que todas as limitações devem ser cumpridas. Assim, ao alterar o formato para “somente é permitido operar se forem cumpridas as limitações específicas aqui e as estabelecidas ali”, é necessário usar “e”, em vez do “ou”, para manter o sentido de que todas as limitações mencionadas devem ser cumpridas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 23

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo

Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.

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

91.9 Requisitos para manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, marcações e placares de aeronaves civis

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.

(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual:

(1) é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501(a); e

(2) não é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado ou material para manual, marcações e placares aprovados, ou uma combinação qualquer desses itens.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.9 Requisitos para manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, marcações e placares de aeronaves civis

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, **em formato convencional ou em mídia digital**, e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.

(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual:

(1) é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501(a); e

(2) não é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM, **em formato convencional ou em mídia digital**, atualizado ou material para manual, marcações e placares aprovados, ou uma combinação qualquer desses itens.

(3) Não é requerido um manual de voo aprovado da aeronave ou AOM se a concepção da aeronave inviabilize o porte destes manuais, ex: aeronaves abertas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A utilização de manuais em mídias digitais possibilitam que o fabricante disponibilize informações de forma mais dinâmica para o usuário. Temos hoje tecnologias que permitem a disponibilização deste tipo de material de forma segura e com atualização automática mantendo os documentos atualizados em tempo real, possibilitando inclusive a consulta de informações online. Grande parte das aeronaves básicas não possuem compartimento para transporte de manuais impressos, ou mesmo viabilizam a instalação de equipamentos eletrônicos para disponibilização dos manuais em mídias digitais.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Esta contribuição, se acatada, deveria ensejar alterações no parágrafo 91.203(a)(2), que é o lugar apropriado para definir a forma do porte do documento. No entanto, o texto do referido parágrafo 91.203(a)(2) não impede uma futura autorização do formato digital.

Contribuição nº 24

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER- Clube de Aeronautica Sede Barra), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Francis Barros (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Paulo Anchieta Gouart Filho (CBA), Ricardo Conte (CBA), Jackson Farias Braga (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.9 – (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual: (1) é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501 (a);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.9 – (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual: (1) é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 **e aeronaves acrobáticas quando em voos acrobáticos** podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501 (a);

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os voos acrobáticos nos Estados Unidos, por exemplo, possuem um desvio que autoriza o voo sem o manual do fabricante estar a bordo da aeronave, uma vez que o mesmo esteja disponível para o Inspetor sempre que a aeronave sofrer uma inspeção de rampa. Tal item se faz necessário à segurança do voo, uma vez que qualquer objeto solto em uma cabine de um voo acrobático constitui-se num risco iminente.

Entre outros fatores, um travamento de comando pode ser citado como exemplo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

Não faz sentido enquadrar as aeronaves acrobáticas em um requisito para operações aeroagrícolas. Desse modo, o requisito exposto no parágrafo 137.501(a) foi transcrito para o parágrafo 91.9(b)(1), aplicável a aeronaves acrobáticas.

Contribuição nº 25

Colaborador: Eng Era. Luiz Antonio Dal Magro

Instituição:

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

91.9 – (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual: (1) é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501 (a);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.9 – (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual: (1) é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 **e aeronaves acrobáticas quando em voos acrobáticos e planadores** podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501 (a);

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os voos acrobáticos nos Estados Unidos, por exemplo, possuem um desvio que autoriza o voo sem o manual do fabricante estar a bordo da aeronave, uma vez que o mesmo esteja disponível para o Inspetor sempre que a aeronave sofrer uma inspeção de rampa.

Tal item se faz necessário à segurança do voo, uma vez que qualquer objeto solto em uma cabine de um voo acrobático constitui-se num risco iminente.
Entre outros fatores, um travamento de comando pode ser citado como exemplo.
O Mesmo se aplica a vôos de planadores

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada, com diferença de forma.
Não faz sentido enquadrar as aeronaves acrobáticas em um requisito para operações aeroagrícolas. Desse modo, o requisito exposto no parágrafo 137.501(a) foi transcrito para o parágrafo 91.9(b)(1), aplicável a aeronaves acrobáticas.
Não foi aceita a inclusão dos planadores, visto que este não opera em condições extremas tais como ocorre no voo acrobático.

Contribuição nº 26

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.9
(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual:
(1) é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501(a); e
(2) não é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave ou um AOM atualizado ou material para manual, marcações e placares aprovados, ou uma combinação qualquer desses itens.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.9
(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil:
(1) para a qual é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave (ou um AOM) atualizado. Aeronaves que operam segundo o RBAC nº 137 podem obedecer ao disposto no parágrafo 137.501(a); e
(2) para a qual não é requerido um manual de voo aprovado da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado da aeronave (ou um AOM) atualizado, material para manual, marcações e placares aprovados, ou uma combinação qualquer desses itens.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:
- sugiro manter o “para a qual” em cada subparágrafo, pois assim fica mais claro que se trata de dois requisitos complementares, ou seja, não se trata de apenas uma aeronave para a qual os dois subparágrafos se aplicam.

Observo que:

“(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil:

(1) para a qual é requerido um manual de voo aprovado ...; e

(2) para a qual não é requerido um manual de voo...”

é diferente de

“(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil para a qual:

(1) é requerido um manual de voo aprovado ...; e

(2) não é requerido um manual de voo...”

Nas menções a “manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizado”, proponho deixar claro que o “atualizado” não se refere somente ao AOM. Para isso, proponho deixar o “ou AOM” entre parênteses.

Em 91.9(b)(2), proponho alinhamento ao FAR, na construção da lista, utilizando “ou” apenas no final, quando se trata da possibilidade de combinação entre os itens. Dessa forma, seria retirada da minuta o “ou” que destaca o manual aprovado dos demais itens.

Por fim, embora não tenha uma melhor tradução, sugiro avaliar se a tradução de “manual material” deve mesmo ser “material para manual”, pois entendo que não fica claro a que tipo de material se refere quando se utiliza “material para manual”, dando a entender que seria um material que poderia ser utilizado para compor um manual, mas não o foi.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma. Itens do parágrafo 91.9(b)(2) foram listados em subparágrafos, a fim de que ficasse claro o requisito.

Contribuição nº 27
Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.9 Requisitos para manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, marcações e placares de aeronaves civis (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.9 Requisitos para manual de voo aprovado da aeronave ou AOM, marcações e placares de aeronaves civis (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil cumprindo as limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM e nas marcações e placares nela afixadas, ou de outra forma, conforme o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave, com exceção do caso previsto no parágrafo (d) desta seção. Exceto para aeronaves experimentais.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Aeronaves experimentais não possuem AOM ou manual de operações aprovado, por definição.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Há diversas categorias de aeronaves que podem se tornar experimentais (não só de construção amadora). Portanto, o requisito esta coerente com todas as possibilidades.

Contribuição nº 28
Colaborador: Raul Marinho Gregorin
Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:
2- Parágrafo 91.11 – Proibição de interferência com os tripulantes: (a) É vedado ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante executando suas atribuições a bordo de uma aeronave em operação. Práticas dessas condutas podem configurar ilícito civil, nos termos do art. 186 da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e ilícito penal, nos termos dos arts. 129 (lesão corporal), 138 a 140 (crimes contra honra), 147 (ameaça) e, em especial, o art. 261 da Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), que tipifica como crime expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:
2- Parágrafo 91.11 – Proibição de interferência com os tripulantes: (a) É vedado ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante executando suas atribuições de planejamento e preparação do voo ou a bordo de uma aeronave em operação. Práticas dessas condutas podem configurar ilícito civil, nos termos do art. 186 da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e ilícito penal, nos termos dos arts. 129 (lesão corporal), 138 a 140 (crimes contra honra), 147 (ameaça) e, em especial, o art. 261 da Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), que tipifica como crime expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea. Tal informação necessita estar escrita em plaqueta afixada na aeronave, visível a todos os passageiros que nela embarcarem; ou constar em panfleto entregue aos passageiros embarcados na aeronave; ou ser citada verbalmente pelo piloto em comando ou segundo em comando ou comissário de voo aos passageiros antes do acionamento dos motores.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91
2- Parágrafo 91.11 – Proibição de interferência com os tripulantes: <i>Objetivos da alteração do texto:</i> <i>-Ampliar o escopo da proibição de interferência com tripulantes (especialmente os pilotos) para englobar o período anterior ao voo; e</i> <i>-Estabelecer procedimentos padronizados de comunicação com os passageiros.</i> Entendemos que a interferência com o trabalho do tripulante tem que ser coibida também durante os trabalhos de planejamento e preparação do voo, assim como a inspeção da aeronave, comunicação com o ATC, etc., que igualmente podem ter resultados adversos à atividade aérea tanto quanto a operação em si. Especialmente na aviação geral de pequeno porte, caracterizada pelo fato de o piloto realizar sozinho todas as etapas do processo, é preciso garantir que o operador e/ou proprietário da aeronave permitam que o piloto possa trabalhar com independência, em nome da segurança da operação. Também entendemos que os passageiros têm que estar cientes do ilícito que significa interferir com as atividades da tripulação, de modo a dissimulá-los de tal prática o máximo possível. Na aviação geral, principalmente na chamada “aviação executiva”, há um contexto operacional que inibe a comunicação do conteúdo do parágrafo 91.11 aos passageiros, razão pela qual a obrigatoriedade de

efetuá-la por escrito (por meio de afixação de placares ou pela distribuição de folhetos) ou verbalmente, em um discurso padronizado requerido pela autoridade aeronáutica, irá contribuir para evitar comportamentos indesejados por parte dos passageiros. Já na operação de linha aérea, a citada comunicação deverá auxiliar o trabalho dos comissários de voo, que ficam diretamente expostos ao contato direto com passageiros nem sempre cientes de que comportamentos inamistosos podem ser ilícitos criminais. Como a ANAC decidiu por modificar a redação do parágrafo 91.11, incluindo no texto do RBAC-91 a legislação que trata da interferência com os tripulantes, entendemos que é importante também criar mecanismos para informar aos passageiros sobre tais leis. Cumpre notar que os passageiros dificilmente têm acesso aos regulamentos da ANAC, e se não houver algum mecanismo para informa-los sobre o conteúdo do citado parágrafo, a mudança efetuada no regulamento, muito bem vinda para os aeronautas, perde sua eficácia.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A ANAC entendeu que a existência da regra exposta na seção 91.11 (Proibição de interferência com os tripulantes) não teria praticamente nenhum caráter preventivo, mas seria investigada apenas no caso de um sinistro já ocorrido, em concomitância com as responsabilizações civil e penal. Além disso, há inúmeras dificuldades de aplicação na prevenção, como por exemplo, que tipos de interferências poderiam ser consideradas lícitas, ou, questões sobre se simplesmente conversar com o tripulante poderia ser considerada uma interferência. Essa regra também não é uma regra requerida pelos anexos à Convenção de Chicago, de modo que o Brasil precisasse declarar diferenças à ICAO por excluí-la do RBAC 91. Ademais, há outros dispositivos mais eficazes para coibir a interferência inconveniente, como a autoridade do piloto em comando, que pode fazê-la cessar no caso concreto. Desse modo, a ANAC optou por excluir este dispositivo da proposta, lembrando que a interferência abusiva ainda poderá sujeitar o infrator a responsabilização civil e penal.

Contribuição nº 29

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.11

(a) É vedado ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante executando suas atribuições a bordo de uma aeronave em operação. Práticas dessas condutas podem configurar ilícito civil, nos termos do art. 186 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e ilícito penal, nos termos dos arts. 129 (lesão corporal), 138 a 140 (crimes contra honra), 147 (ameaça) e, em especial, o art. 261 da Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), que tipifica como crime expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.11

(a) É vedado agredir, ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante executando suas atribuições a bordo de uma aeronave em operação. Práticas dessas condutas podem configurar ilícito civil, nos termos do art. 186 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e ilícito penal, nos termos dos arts. 129 (lesão corporal), 138 a 140 (crimes contra honra), 147 (ameaça) e, em especial, o art. 261 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), que tipifica como crime expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- correção de “ilícito” para “ilícito”.
- alteração de “Lei nº 2.848” para “Decreto-Lei nº 2.848”
- Inclusão da tradução de “assault” (constante no FAR 91.11), como “agredir”. No RBHA 91, constava a tradução como “assaltar”, incorreta. No entanto, o termo foi retirado sem explicação e sem sua substituição por uma tradução mais adequada.

Sugiro avaliar se os arts. 138 (“Caluniar alguém, imputando-lhe falsamente fato definido como crime”) e 139 (“Difamar alguém, imputando-lhe fato ofensivo à sua reputação”) do Código Penal de fato se aplicam ao caso.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A ANAC entendeu que a existência da regra exposta na seção 91.11 (Proibição de interferência com os tripulantes) não teria praticamente nenhum caráter preventivo, mas seria investigada apenas no caso de um sinistro já ocorrido, em concomitância com as responsabilizações civil e penal. Além disso, há inúmeras dificuldades de aplicação na prevenção, como por exemplo, que tipos de interferências poderiam ser consideradas lícitas, ou, questões sobre se simplesmente conversar com o tripulante poderia ser considerada uma interferência. Essa regra também não é uma regra requerida pelos anexos à Convenção de Chicago, de modo que o Brasil precisasse declarar diferenças à ICAO por excluí-la do RBAC 91. Ademais, há outros dispositivos mais eficazes para coibir a interferência inconveniente, como a autoridade do piloto em comando, que pode fazê-la cessar no caso concreto. Desse modo, a ANAC optou por não incluir este dispositivo da proposta, lembrando que a interferência abusiva ainda poderá sujeitar o infrator a responsabilização civil e penal.

Contribuição nº 30	
Colaborador: Robson Monteiro Rocha, 1º Ten PM	
Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
RBAC 91 91.11 (a)	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Incluir "Em se tratando de aeronave empregada no serviço público, a interferência pode configurar ainda os crimes de Desobediência (artigo 330) e Desacato (artigo 331 do Código Penal)."	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Os tripulantes de aeronaves empregadas no Serviço Público também são funcionários públicos no exercício de suas funções.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada. A ANAC entendeu que a existência da regra exposta na seção 91.11 (Proibição de interferência com os tripulantes) não teria praticamente nenhum caráter preventivo, mas seria investigada apenas no caso de um sinistro já ocorrido, em concomitância com as responsabilizações civil e penal. Além disso, há inúmeras dificuldades de aplicação na prevenção, como por exemplo, que tipos de interferências poderiam ser consideradas lícitas, ou, questões sobre se simplesmente conversar com o tripulante poderia ser considerada uma interferência. Essa regra também não é uma regra requerida pelos anexos à Convenção de Chicago, de modo que o Brasil precisasse declarar diferenças à ICAO por excluí-la do RBAC 91. Ademais, há outros dispositivos mais eficazes para coibir a interferência inconveniente, como a autoridade do piloto em comando, que pode fazê-la cessar no caso concreto. Desse modo, a ANAC optou por não incluir este dispositivo da proposta, lembrando que a interferência abusiva ainda poderá sujeitar o infrator a responsabilização civil e penal.	

Contribuição nº 31	
Colaborador: Raul Marinho Gregorin	
Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:	
3- Parágrafo 91.15 – Lançamento de objetos: (d) O relatório tratado no parágrafo (c) desta seção deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo de 5 dias úteis a contar da ocorrência, sob pena de aplicação das sanções previstas no CBA. <i>Obs.: Itens correlacionados no mesmo parágrafo:</i> (b) Em casos de comprovada emergência, o piloto em comando pode alijar objetos da aeronave sem prévia autorização da ANAC, se razoáveis precauções forem tomadas para evitar ferimentos ou danos a pessoas e/ou propriedades. (c) Caso ocorra a situação descrita no parágrafo (b) desta seção, o piloto em comando deve enviar um relatório por escrito à ANAC descrevendo e justificando o motivo do alijamento, e registrar a ocorrência no diário de bordo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:	
3- Parágrafo 91.15 – Lançamento de objetos: (d) O relatório tratado no parágrafo (c) desta seção deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo de vinte dias úteis a contar da ocorrência. Ao final do prazo retro citado, a ANAC deverá comunicar o piloto em comando para que este encaminhe seu relatório em até dez dias úteis, ficando sujeito à pena de aplicação das sanções previstas no CBA caso não o faça.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91	
3- Parágrafo 91.15 – Lançamento de objetos: <i>Objetivos da alteração do texto:</i> -Ampliação de prazo para o envio de relatórios de lançamento de objetos; e -Estabelecimento de um procedimento que impeça a aplicação de sanções ao piloto antes que ele possa efetuar sua defesa administrativa. As justificativas são similares às apresentadas no item "1", acima – a saber: Lembrando que o RBHA-91 não fixa prazos para o envio à ANAC de relatórios de lançamento de objetos, entendemos que o prazo estipulado para tal na proposta de minuta do RBAC-91 é extremamente exíguo, uma vez que diversos fatores podem ocorrer que o inviabilizem – exemplos: o piloto pode estar envolvido em uma missão de longa duração, ou ele pode estar em alguma localidade remota com restrições de comunicação. Também entendemos que o piloto não pode ser penalizado pela autoridade reguladora antes de ser notificado sobre o descumprimento da obrigação de envio do relatório – que, inclusive, poderia ter sido enviado no prazo, mas	

não ter sido extraviado. Portanto, entendemos ser mais razoável o estabelecimento de um prazo inicial de vinte dias úteis para envio do relatório e, antes da penalização do piloto, que lhe seja dada uma última chance de enviar o relatório sem que lhe sejam impostas as sanções previstas no CBA.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Primeiramente, cabe ressaltar que os parágrafos 91.15(c) e (d) foram excluídos da proposta, e o tratamento do tema foi feito de forma unificada nos parágrafos 91.3(c) e (d), que se aplicam a todos os casos de desvio do regulamento, inclusive os de alijamento não previamente autorizados pela ANAC. No parágrafo 91.15(b) foi apenas estabelecida a relação com os referidos parágrafos da seção 91.3. Desse modo, a análise abaixo vale para as modificações efetuadas nos parágrafos 91.3(c) e (d).

No parágrafo 91.3(d) foi aceita a sugestão de se ampliar o prazo para vinte dias úteis, conforme a justificativa do proponente. O texto foi também modificado de modo a dar discricionariedade à Agência para requerer prazo menor ou autorizar prazo maior (neste caso mediante prévia notificação do piloto ou operador).

O requisito do parágrafo 91.3(d) diz "...deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo...", de modo que, para o atendimento do requisito, será também considerada a data da postagem nos correios, independentemente do dia que o documento chegar na Agência. Cabe mencionar que a ANAC aceita também o reporte por meios informatizados, de modo a evitar os riscos e atrasos decorrentes do envio de documentos físicos por meio do sistema de correios.

O relatório requerido tem objetivos de *safety*, e a Agência espera uma proatividade do piloto no reporte da emergência. Na maioria dessas emergências, a ANAC só tomará conhecimento do caso por meio do reporte voluntário do piloto, de modo que não há como a ANAC "comunicar o piloto para que este encaminhe o seu relatório" de um fato que ela provavelmente desconhece, ao passo que esse dispositivo criaria uma salvaguarda para o piloto não reportar proativamente, mas apenas reativamente. Dessa forma, esta parte da contribuição não foi acatada e o piloto deverá estar atento à regra quando passar por uma situação de emergência que o obrigue a alijar objetos da aeronave sem prévia autorização da ANAC.

Cabe lembrar que os dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências não serão utilizados para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos, por força do art. 88-I, § 2º do CBA.

No parágrafo 91.3(c) foi também prevista a necessidade de registro da ocorrência no diário de bordo, que estava presente apenas no parágrafo 91.15(c) e a ANAC entende que deve se aplicar a todos os casos de desvio do regulamento em razão de emergências, e não apenas em caso de alijamento não previamente autorizado.

Contribuição nº 32

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.15

(c) Caso ocorra a situação descrita no parágrafo (b) desta seção, o piloto em comando deve enviar um relatório por escrito à ANAC descrevendo e justificando o motivo do alijamento, e registrar a ocorrência no diário de bordo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.15

(c) Caso ocorra a situação descrita no parágrafo (b) desta seção, o piloto em comando deve registrar a ocorrência no diário de bordo e enviar um relatório por escrito à ANAC descrevendo e justificando o motivo do alijamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- as duas ações requeridas, registrar no diário de bordo e enviar o relatório, cronologicamente, são realizadas nessa ordem. Assim, sugiro que sejam listadas também nessa ordem.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada no parágrafo 91.3(c), em vista da exclusão do parágrafo 91.15(c). Referir-se à análise da contribuição nº 31.

Contribuição nº 33

Colaborador: Juliano Messias da Silva, Maj PM

Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo

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

RBAC 91

91.15 (c)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir "Fica dispensada a apresentação de relatório quando o lançamento de objetos for executado a partir de aeronave pertencente aos órgãos de segurança pública e defesa social durante o cumprimento de suas missões."

Ou incluir este item entre os descritos em 91.1811

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os órgãos de segurança pública e defesa civil realizam lançamento de cargas e objetos durante o atendimento a situações diversas dentro de suas atribuições particulares, não necessariamente em situações de emergência da aeronave.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

O parágrafo 91.15(c) foi excluído da proposta e deve-se considerar o parágrafo 91.3(c), conforme análise da contribuição nº 31 deste Relatório. No referido parágrafo foi incluída a dispensa às operações sob o RBAC nº 90.

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91.

Contribuição nº 34

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:

4- Parágrafo 91.17 – Uso de substâncias psicoativas:

4A-Item “b”:

(b) Exceto em emergências, nenhum piloto de uma aeronave civil pode permitir que seja transportada naquela aeronave uma pessoa que demonstre estar sob influência de substância psicoativa, incluindo álcool, em grau (intensidade) que possa, na avaliação do piloto, comprometer a segurança de voo. Esta disposição não se aplica a um paciente sendo transportado sob os devidos cuidados médicos.
(...)

4B-Itens “h” e “i”:

(h) Previamente à realização de qualquer exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção, o detentor de licença, certificado ou autorização será informado pela ANAC de seu direito de recusa a submeter-se ao exame e das consequências dessa recusa.

(i) A recusa de submeter-se à realização de um exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção ou a confirmação de um resultado positivo obtido a partir do referido exame acarretará ao detentor de licença, certificado ou autorização a suspensão automática de sua licença, certificado ou autorização por prazo de 180 dias e a suspensão de seu CMA (se aplicável), sem prejuízo das sanções aplicáveis conforme a legislação vigente.

Obs.: Itens correlacionados no mesmo parágrafo:

(a) *É vedado a qualquer pessoa cujas atividades decorram de licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC exercer suas atividades enquanto:*

(...)

(3) *sob efeito ou fazendo uso de substância psicoativa (conforme definido no RBAC nº120) que afete, de qualquer maneira contrária à segurança operacional, as faculdades desta pessoa; ou*

(c) *Em inspeções ou vistorias a ANAC poderá solicitar a um detentor de licença, certificado ou autorização, imediatamente após ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades, que se submeta a exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331(e) do RBAC nº 120*, de forma a verificar a concentração de álcool no organismo.*

(d) *Sempre que houver suspeita justificada de que um detentor de licença, certificado ou autorização violou os requisitos do parágrafo (a)(3) desta seção, a ANAC poderá solicitar que esse detentor de licença, certificado ou autorização se submeta a um exame toxicológico, de forma a verificar a presença e a concentração de:*

(1) *álcool, por meio de exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331(e) do RBAC nº 120, até 8 horas após a pessoa ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades; ou*

(2) *outras substâncias psicoativas, por meio de exame toxicológico laboratorial realizado até 32 horas após a pessoa ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades.*

**Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil – Subprograma de substâncias toxicológicas – Geral (utilização do medidor de alcoolemia - etilômetro).*

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:

4- Parágrafo 91.17 – Uso de substâncias psicoativas:

4A-Item “b”:

~~(b) Exceto em emergências, nenhum piloto de uma aeronave civil pode permitir que seja transportada naquela aeronave uma pessoa que demonstre estar sob influência de substância psicoativa, incluindo álcool, em grau (intensidade) que possa, na avaliação do piloto, comprometer a segurança de voo. Esta disposição não se aplica a um paciente sendo transportado sob os devidos cuidados médicos – excluir o item integralmente.~~

4B-Itens “h” e “i”:

(h) Previamente à realização de qualquer exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção, o detentor de licença, certificado ou autorização será informado pela ANAC de seu direito de recusa a submeter-se ao exame, das consequências dessa recusa e dos respectivos procedimentos para justificá-la, conforme incisos (1) e (2) do item (i).

(i) A recusa injustificada de submeter-se à realização de um exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção ou a confirmação de um resultado positivo obtido a partir do referido exame acarretará ao detentor de licença, certificado ou autorização a suspensão automática de sua licença, certificado ou autorização por prazo de 180 dias e a suspensão de seu CMA (se aplicável), sem prejuízo das sanções aplicáveis conforme a legislação vigente.

(1) A fundamentação da justificativa para a não submissão ao exame toxicológico, caso seja apresentada pelo detentor de licença, certificado ou autorização, deve ser protocolada junto à Ouvidoria da ANAC e, caso julgada improcedente, implicará nas penalidades citadas no item “i”.

(2) Caberá recurso administrativo junto à Diretoria da ANAC ao detentor de licença, certificado ou autorização cuja justificativa para a não submissão ao exame toxicológico tenha sido julgada improcedente pela Ouvidoria antes que lhe sejam aplicadas as respectivas penalidades.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91

4- Parágrafo 91.17 – Uso de substâncias psicoativas:

4A-Item “b”:

Objetivo da alteração do texto:

-Eliminar uma atribuição aos pilotos – a avaliação de alcoolemia ou uso de substâncias psicoativas em terceiros – que lhes é inadequada.

Não pode ser incumbência de um piloto avaliar se os passageiros ou outros tripulantes estão sob influência de substância psicoativa, incluindo álcool, uma vez que tais profissionais não possuem treinamento ou conhecimento para efetuar tal avaliação – o que inclui a operação de etilômetros ou outros aparelhos que medem a concentração de tais substâncias no organismo. Avaliar estados de alcoolemia ou de influência de substância psicoativa “pelo comportamento ou pela aparência”, como consta no RBHA-91, é extremamente temerário, já que pessoas com distúrbios neurológicos ou sob efeito de medicamentos prescritos por médicos podem ser erroneamente avaliados por quem não possui treinamento específico (caso dos aeronautas); e a redação proposta na minuta do RBAC-91, embora não traga explícita a maneira de efetuar tal avaliação, peca no mesmo sentido. Desta maneira, entendemos que não seria recomendável manter o texto do item “b” do parágrafo 91.17 – lembrando que há outros parágrafos, como o retro mencionado 91.11, e o próprio CBA, que podem ser utilizados para que a tripulação possa lidar com passageiros com comportamento inadequado a bordo.

4B-Itens “h” e “i”:

Objetivos da alteração do texto:

-Possibilitar aos tripulantes a recusa justificada à submissão aos exames toxicológicos, e

-Criar um procedimento que lhes permita justificar tal recusa e ingressar com respectivo recurso administrativo, caso a justificativa não seja aceita.

Antes de ingressar no mérito da alteração ora proposta, é preciso evidenciar que a redação original da minuta do RBAC-91 nestes dois itens do parágrafo 91.17 produzem um efeito combinado perverso aos aeronautas quanto aos seus direitos fundamentais. O item “h” diz que “o detentor de licença, certificado ou autorização será informado pela ANAC de seu direito de recusa a submeter-se ao exame e das consequências dessa recusa”, e o item “i” especifica, em seguida, qual seria esta consequência: “suspensão automática de sua licença, certificado ou autorização por prazo de 180 dias e a suspensão de seu CMA (se aplicável), sem prejuízo das sanções aplicáveis conforme a legislação vigente”. Ora, o que temos na prática é uma regulamentação que não permite a recusa à submissão ao exame toxicológico, mesmo que haja justificativas para tal, e é esta a razão das alterações ora propostas.

Um tripulante não pode ser prejudicado por recusar-se a se submeter à realização de um exame toxicológico se houver justificativa plausível para tal. Por outro lado, de acordo com o art. 38 do Regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), aprovado pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, cabe ao Ouvidor da ANAC “produzir, quando oportuno, apreciações sobre a atuação da ANAC”. Portanto, seria conveniente que o Ouvidor avaliasse se tal recusa por parte do tripulante tenha sido justificável – com direito a recurso por parte deste ante a Diretoria da ANAC, em caso negativo. Desta maneira, evitar-se-á discricionariedades que possam ocorrer contra tripulantes por parte de examinadores, e garantir-se-á aos aeronautas amplo direito de defesa.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com relação à contribuição 4A: contribuição parcialmente acatada.

O requisito foi incluído com o fim de permitir ao piloto em comando tomar providências em situações que ele entenda que possam comprometer a segurança de voo, o que se dá nos casos, por exemplo, de embriaguez extrema, que apresenta visíveis sinais exteriores. Não se espera, com isso, que o piloto deva se sentir obrigado a sair em busca de evidências de embriaguez ou de uso de substâncias psicoativas, muitas vezes perceptíveis apenas com o uso de instrumentos ou de exames laboratoriais, mas apenas que tenha o direito de agir nas situações com que eventualmente se deparar.

Neste sentido, o verbo “pode” foi alterado para “deve”, no sentido de não estabelecer uma obrigação de o piloto agir, mas sim uma recomendação e uma autorização do regulamento para agir. Neste mesmo sentido foi substituído o verbo “demonstre” por “aparente”,

de modo que não recaia sobre o comandante o ônus de provar. No caso concreto, o passageiro com visíveis sinais exteriores de alteração será suficiente para a aplicação do requisito. Cabe lembrar que esta prerrogativa já pertence ao piloto, por força do art. 168 do CBA.

Foram ainda realizadas alguns ajustes editoriais no requisito.

Com relação à contribuição 4B: contribuição parcialmente acatada. A ANAC, como Agência Reguladora, tem o direito de exigir do tripulante a demonstração de cumprimento de seus requisitos. No caso em tela, o requisito que o tripulante precisa demonstrar cumprimento em uma fiscalização é o do parágrafo 91.17(a), abaixo exposto:

(a) É vedado a qualquer pessoa que atue ou tente atuar em atividades que requeiram licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC exercer suas atividades enquanto:

(1) [reservado];

(2) sob efeito de álcool ou fazendo uso de bebida alcoólica;

(3) sob efeito ou fazendo uso de substância psicoativa (conforme definido no RBAC nº 120) que afete, de qualquer maneira contrária à segurança operacional, as faculdades desta pessoa; ou

(4) possuir qualquer concentração de álcool no organismo. A tolerância estará condicionada à margem de erro nominal do aparelho utilizado para medir a concentração, observada a legislação metrológica.

É fato que uma pessoa não tem condições de demonstrar, por si mesma, o cumprimento do parágrafo 91.17(a), da mesma forma que ela poderia comprovar possuir, por exemplo, o diário de bordo da aeronave que acabou de pilotar. É por isso que, neste caso, cabe à autoridade competente prover o meio de demonstração. E uma vez disponível este meio, não cabe mais o argumento de que não é possível à pessoa demonstrar o cumprimento do requisito para a autoridade. O etilômetro, assim como os exames laboratoriais, são apenas meios de demonstração de cumprimento de requisitos, providos pela autoridade, dos quais a pessoa pode se servir para demonstrar a conformidade às regras.

O problema é que esse meio não apenas evidencia a conformidade com as regras, mas pode também evidenciar a sua violação, donde que se aplica a exegese decorrente do art. 5º, inciso LXIII, da Constituição, de que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo. Dessa forma, o parágrafo 91.17(h) garante à pessoa o direito de ser informado do seu direito de se recusar a submeter-se ao etilômetro ou a exames toxicológicos laboratoriais. Porém, isto não isenta a pessoa de demonstrar o cumprimento do requisito (considerando que há um meio de fazê-lo), e se não o faz, isso caracteriza um descumprimento de regra passível de sanção administrativa, tal como ocorreria a um piloto que, ao ser solicitado pela autoridade a apresentar o diário de bordo da aeronave que pilotou, se recusasse a fazê-lo.

O 'direito à defesa' nestas verificações ocorre, sobretudo, quando se dá o direito à contraprova do exame.

Quanto à aplicação do etilômetro, conforme seu protocolo regular de utilização (disposto também na IS nº 120-002), deve ser considerado como seu resultado final aquele obtido em uma eventual segunda aplicação, após 30 minutos de um primeiro resultado positivo. Este será o resultado final e confirmatório do exame. Não cabe, neste caso, direito à contraprova. E ela nem seria factível, para além da verificação regular feita após trinta minutos de um primeiro resultado positivo. Esta segunda aplicação do etilômetro já configura o exame confirmatório, sem necessidade qualquer verificação adicional ou de referendo por profissional específico, não passível também de contraprova. Tais delimitações já são dispostas na regulamentação específica para as ações de prevenção do uso indevido de álcool e outras drogas em empresas aéreas (segundo o RBAC nº 120), aplicável a diversas categorias de empresas que atuam como operadores aéreos e a diversas atividades realizadas por essas empresas.

Já no exame laboratorial, previsto no parágrafo 91.17(c), pode sim haver justificativa médica, ainda que por condição raríssima, para uma eventual "recusa", a qual nesse caso nem se configuraria como tal. Assim, para exames laboratoriais deve, sim, ser considerada a possibilidade de que haja uma justificativa, ainda que estritamente médica, para uma eventual recusa. Diante desses (raros, mas possíveis) casos apenas um médico com formação adequada ("médico revisor", cf. disposto no RBAC nº 120), teria condições de avaliar adequadamente cada caso específico. O RBAC nº 120 contém previsão para atuação de médico nesta função de "médico revisor" nos casos onde for necessário avaliar se um indivíduo não pôde realizar um exame toxicológico por não poder produzir a amostra corporal necessária em razão de uma condição médica específica (cf. 120.333 (a) (2)), ou para determinar se um resultado laboratorial específico poderia ser oriundo de um tratamento médico legitimamente prescrito ou outra fonte inócua (cf. 120.333 (a) (1)), casos estes que também devem ser contemplados na presente regulamentação.

Assim, aplicável apenas à condução de um exame toxicológico laboratorial, cabem: (1) direito a solicitar contraprova para um exame com resultado positivo, e (2) direito a revisão e discussão do resultado de um exame laboratorial junto a um médico, atuando na função de "médico revisor" (cf. RBAC 120, 120.7 (m) e 120.333), questões estas a serem previstas, portanto, também por este regulamento.

Notar que na regulamentação de trânsito de veículos automotores terrestres não há, até o presente, previsão para exame toxicológico para outras drogas além de álcool etílico, quando em situação de fiscalização direta pela autoridade de trânsito. A previsão para

verificação de outras drogas no âmbito do trânsito terrestre ocorre hoje, conforme a respectiva regulamentação, estritamente em situações de perícia médica, inicial ou periódica de motoristas profissionais, e esse exame em específico é realizado por laboratório competente. Na aviação, já existe, em função do RBAC nº 120, previsão para verificação de substâncias psicoativas, incluído o álcool, no dia a dia do ambiente de trabalho de pilotos em atuação profissional em empresas operando sob RBAC nº 121, RBAC nº 135 ou conduzindo serviços aéreos especializados públicos.

Assim, de forma a contemplar as devidas garantias legais, e para exames estritamente laboratoriais, a regulamentação deveria ser alterada de forma a contemplar a realização de procedimentos fundamentais para a devida legalidade desta ação fiscalizatória, através da instituição de: (1) amplo direito de defesa quando diante de um resultado laboratorial positivo, a ser exercido através de entrevista(s) junto a **médico revisor**, profissional competente para avaliar tecnicamente a razoabilidade daquela recusa ou da justificativa para eventual recusa e (2) amplo direito de defesa contemplando também o direito a uma contestação (técnica) para um eventual resultado positivo em exame laboratorial já referendado por médico revisor, a ser exercido, neste caso, pelo solicitação de uma **contraprova** do exame. Saliente-se que ambos os direitos supracitados seriam devidos e aplicáveis a exame com o objetivo de detecção de substâncias psicoativas realizado através de laboratório, porém não àqueles realizados através de etilômetro. Os exames realizados por etilômetro prescindem destes cuidados adicionais em função de aspectos técnicos específicos do método: tanto não seria possível efetuar nova análise sobre um mesmo material biológico (ar expirado, no caso), quanto não seria razoável, posto que não seria necessário conceder direito a contestação técnica do resultado, uma vez que o método possui grau de confiabilidade técnica significativamente elevado e que não há explicação médica aceitável para justificar um resultado positivo para álcool obtido em etilômetro detentor de aprovação inicial pelo INMETRO, calibrado e operado de acordo com a regulamentação aplicável. Um tal resultado positivo dar-se-ia, portanto, necessariamente devido a existência de intoxicação aguda pela referida substância.

Dessa forma, o parágrafo 91.17(g) foi alterado para incluir a atuação do médico revisor nas funções previstas no RBAC nº 120.333(a)(1) e (a)(2) e transcritas para o requisito.

Contribuição nº 35

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Francis Barros (CBA), Marcelo Schunn Diniz Junqueira (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Elio Augusto Navarro (CBA), Ricardo Conte (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA), Werner Henrique Steuer (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.17 – (d) Sempre que houver suspeita justificada de que um detentor de licença, certificado ou autorização violou os requisitos do parágrafo (a) (3) desta seção, a ANAC poderá solicitar que esse detentor de licença, certificado ou autorização se submeta a um exame toxicológico, de forma a verificar a presença e a concentração de: (1) álcool, por meio de exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331 (e) do RBAC nº 120, até 8 horas após a pessoa ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.17 – (d) Sempre que houver suspeita justificada de que um detentor de licença, certificado ou autorização violou os requisitos do parágrafo (a) (3) desta seção, a ANAC poderá solicitar que esse detentor de licença, certificado ou autorização se submeta a um exame toxicológico, de forma a verificar a presença e a concentração de: (1) álcool, por meio de exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331 (e) do RBAC nº 120, até **2** horas após a pessoa ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Muitos pernoites duram apenas 12 horas e entendemos que não há risco em uma tripulação após um voo sair para jantar e tomar uma taça de vinho ou quantidade alcoólica similar, desde que não comprometa às 8 horas estéreis antes do próximo voo.

Da maneira como o texto encontra-se escrito, entende-se que o tripulante nunca poderá tomar nada em até 8 horas após o voo; como ele poderá saber se existe suspeita justificada de que o mesmo encontra-se embriagado?

Caso esta norma seja aplicada, entendemos que existe uma privação pessoal que fere o princípio da liberdade quando você coloca a tripulação 8 horas após o voo em regime de lei seca quando se tem um voo planejado para as próximas 12 horas. Cremos que 2 horas são mais do que suficientes para esta investigação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme foi proposta.

Também, em 91.17 (d), dita como atinente apenas a violações aos requisitos do parágrafo (a)(3) da seção, na verdade é atinente também aos subparágrafos (a)(2) e (a)(4), que tratam dos requisitos referentes ao uso de álcool, também tratados no parágrafo 91.17 (d)(1).

Em 91.17(d) foi também substituído o termo “suspeita justificada” por “base razoável para acreditar” ou expressão semelhante. Pois “suspeita justificada” é definido no RBAC nº 120 como “uma suspeita fundada em observações específicas, atuais e articuladas, justificadas por escrito, com base em indicadores físicos, comportamentais e de desempenho”. Esta consideração se faz justa, razoável e necessária para justificar um exame adicional aos demais exames previstos quando se trata, como é o caso nos programas rodando sob o RBAC nº 120, de ação a ser conduzida no ambiente de trabalho, onde o empregado é conhecido, acompanhado regularmente no desempenho de suas funções por um supervisor seu, treinado nos aspectos relevantes do respectivo programa da empresa. Pois, tratando-se de empregado regular de uma dada empresa há o que se declarar neste aspecto dos “indicadores físicos, comportamentais e de desempenho” a serem documentados antes de um exame deste tipo. Por outro lado, quando o agente previsto para solicitar o exame é um representante da ANAC, não há como se falar em observações específicas e detalhadas, dispostas por escrito para justificar a ação de solicitar um exame toxicológico.

Assim, neste caso é suficiente que haja mera “base razoável” (*reasonable basis*) para acreditar que houve violação de modo a justificar a realização do exame, não havendo necessidade de maiores justificativas ou de uma “suspeita” efetivamente considerada. A atuação do representante da ANAC, neste sentido, não deveria sofrer maiores constrangimentos como a necessidade de “justificar”, por escrito, uma “suspeita” de uso de forma a fundamentar a realização de um ou mais exames toxicológicos. A mera “base razoável” para acreditar que houve uma violação, respeitando-se critérios mínimos de razoabilidade como o recebimento de uma denúncia identificada, por exemplo, já é motivo para fundamentar uma dada verificação por meio de exames toxicológicos, fundamentados nos subparágrafos 91.17 (d)(1) e (d)(2).

Contribuição nº 36

Colaboradores: Antônio Flávio Torres Martins Costa (Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A), Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro (Embraer S.A.)

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

91.17

(f) A matriz corporal, as substâncias psicoativas normalmente avaliadas e os valores de corte a serem utilizados no âmbito de um exame toxicológico laboratorial realizado em conformidade com os requisitos do parágrafo (d)(2) desta seção para avaliar o cumprimento do previsto no parágrafo (a)(3) desta seção constam em instrução suplementar específica. A ANAC poderá, em casos específicos, solicitar exame toxicológico laboratorial para outras substâncias psicoativas além daquelas previstas em instrução suplementar.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.17

(f) A matriz corporal, as substâncias psicoativas normalmente avaliadas e os valores de corte a serem utilizados no âmbito de um exame toxicológico laboratorial realizado em conformidade com os requisitos do parágrafo (d)(2) desta seção para avaliar o cumprimento do previsto no parágrafo (a)(3) desta seção constam em instrução suplementar específica.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O regulado deve saber sob quais circunstâncias ele pode atuar. A prerrogativa de exames além dos previstos, possibilita que sejam solicitados exames à revelia.

Além disso, a IS, por ser parte do material regulatório, perde sua natureza ordinatória, ganhando caráter normativo mandatório e, portanto, deve passar obrigatoriamente por audiência pública quando da sua publicação ou revisão

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

A partir da contribuição, considerando a necessidade de se estabelecer uma regra clara para delimitar o escopo da análise toxicológica, define-se de antemão que este escopo seguirá o previsto no regulamento RBAC nº 120 e em Instrução Suplementar (a própria IS nº 120-002 ou outra similar editada especificamente para o RBAC nº 91.17), onde há a definição de “substância psicoativa”, quais delas serão analisadas (ou, testadas, cf. 120.335 (a)) e os valores de corte para essa análise. Dessa forma, foi incluído no texto referência expressa ao RBAC nº 120, onde estão contidas as definições.

Foi também removido do texto a possibilidade de realização de exames além dos previstos. Por esta mesma razão foi excluído do texto a palavra “normalmente”, por ela dar a entender que poderia haver outros tipos de exames não previstos no requisito.

Contribuição nº 37

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.17

(a) É vedado a qualquer pessoa cujas atividades decorram de licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC exercer suas atividades enquanto:

(c) Em inspeções ou vistorias a ANAC poderá solicitar a um detentor de licença, certificado ou autorização, imediatamente após ter atuado ou pretendido atuar em suas atividades, que se submeta a exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331(e) do RBAC nº 120, de forma a verificar a concentração de álcool no organismo.

(d) Sempre que houver suspeita justificada de que um detentor de licença, certificado ou autorização violou os requisitos do parágrafo (a)(3) desta seção, a ANAC poderá solicitar que esse detentor de licença, certificado ou autorização se submeta a um exame toxicológico, de forma a verificar a presença e a concentração de:

(e) Os resultados dos exames toxicológicos obtidos pela ANAC de acordo com os parágrafos (c) e (d) desta seção serão utilizados para avaliar as condições psicofísicas do detentor de licença, certificado ou autorização, a fim de comprovar violações aos requisitos desta seção e poderão ser utilizados como evidência em qualquer processo administrativo ou judicial.

(h) Previamente à realização de qualquer exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção, o detentor de licença, certificado ou autorização será informado pela ANAC de seu direito de recusa a submeter-se ao exame e das consequências dessa recusa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.17

(a) É vedado a qualquer pessoa que atue ou tente atuar em atividades que requeiram licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC exercer tais atividades enquanto:

(c) Em inspeções ou vistorias a ANAC poderá solicitar a uma pessoa que tenha atuado ou tentado atuar em atividades que requeiram licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC, imediatamente após a atuação ou tentativa de atuação, que se submeta a exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331(e) do RBAC nº 120, de forma a verificar a concentração de álcool no organismo.

(d) Sempre que houver suspeita justificada de que uma pessoa violou os requisitos do parágrafo (a)(3) desta seção, a ANAC poderá solicitar que essa pessoa se submeta a um exame toxicológico, de forma a verificar a presença e a concentração de:

(e) Os resultados dos exames toxicológicos obtidos pela ANAC de acordo com os parágrafos (c) e (d) desta seção serão utilizados para avaliar as condições psicofísicas da pessoa, a fim de comprovar violações aos requisitos desta seção e poderão ser utilizados como evidência em qualquer processo administrativo ou judicial.

(h) Previamente à realização de qualquer exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção, a pessoa será informado pela ANAC de seu direito de recusa a submeter-se ao exame e das consequências dessa recusa.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto atual do RBHA 91 se aplica a quem atua ou tenta atuar como tripulante. Dessa forma, caso uma pessoa não detentora de licença requerida atue, ou tente atuar, como tripulante, o requisito do RBHA 91.17 se aplicaria a ela. Assim, além de responder por atuar sem a licença, também poderia responder por atuar sob efeito de substâncias psicoativas.

No texto da minuta, se restringiria a aplicabilidade a pessoas “cujas atividades decorram de licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC”. A mim, não fica claro se uma pessoa sem licença que tenta atuar como piloto de uma aeronave seria incluída nesta aplicabilidade, pois está exercendo suas atividades sem qualquer licença (embora a licença seja requerida para a atividade).

Assim, sugeri retornar o “atuar ou tentar atuar”. Em 91.17(c), sugiro trocar “pretendido” por “tentado”, para alinhamento aos outros parágrafos.

Ainda, sugeri deixar mais claro que a proibição se aplica quando a atividade requer uma licença – independentemente se a pessoa a detém ou não. Este conceito de aplicabilidade expandida, abrangendo quem se engaja em uma atividade sem a autorização requerida, já é utilizado, por exemplo, no RBAC 121.4 e no 135.7. Entendo que, na medida em que a pessoa exerce uma atividade regulada pela ANAC, poderia ser submetida a determinações da agência, mesmo que não possuam a licença requerida. O caso paralelo, com infração de trânsito, seria não haver previsão de que um “motorista” (pessoa que dirige um carro) seja submetido a exames de etilômetro em razão de não possuir carteira de habilitação. Entendo que a prática de uma infração (pilotar sem licença) não deveria retirar a aplicabilidade de outros requisitos e a previsão de que a ANAC fiscalize o cumprimento desses outros requisitos (no caso, pilotar sob efeito de substâncias psicoativas).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma, conforme as justificativas. As frases foram simplificadas de “atividades decorram de licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC” para “atividades reguladas pela ANAC”.

A alteração não muda o teor do requisito e ainda permite que a ANAC autue administrativamente uma pessoa que, mesmo não possuindo qualquer tipo de licença, habilitação ou certificado emitido pela ANAC, atue sob o efeito de substância psicoativa, ainda que ela possa ser autuada ainda por outras não conformidades, como pilotar sem a documentação requerida. A alteração também é necessária para abranger especificamente pilotos remotos de aeronaves não tripuladas, visto que muitos deles não necessitam possuir licença, habilitação ou certificado emitido pela ANAC.

Contribuição nº 38

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.17

(f) A matriz corporal, as substâncias psicoativas normalmente avaliadas e os valores de corte a serem utilizados no âmbito de um exame toxicológico laboratorial realizado em conformidade com os requisitos do parágrafo (d)(2) desta seção para avaliar o cumprimento do previsto no parágrafo (a)(3) desta seção constam em instrução suplementar específica. A ANAC poderá, em casos específicos, solicitar exame toxicológico laboratorial para outras substâncias psicoativas além daquelas previstas em instrução suplementar.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.17

(f) A matriz corporal, as substâncias psicoativas normalmente avaliadas e os valores de corte a serem utilizados no âmbito de um exame toxicológico laboratorial realizado em conformidade com os requisitos do parágrafo (d)(2) desta seção para avaliar o cumprimento do previsto no parágrafo (a)(3) desta seção são estabelecidos pela ANAC. A ANAC poderá, em casos específicos, solicitar exame toxicológico laboratorial para outras substâncias psicoativas além daquelas previstas em instrução suplementar.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O quadro comparativo explica que deveria ser publicada uma IS associada ao RBAC 91, similar à IS 120-002, para cumprir o texto do 91.17(f) proposto, que mencionaria assuntos que “constam em IS específica”. Ocorre que essa previsão no regulamento impediria a aplicação do requisito enquanto tal IS não for publicada. Além disso, o texto do regulamento estaria, a rigor, sendo descumprido pela ANAC enquanto tal IS não fosse publicada.

Assim, sugiro escrever somente que tais regras são (ou “serão”) estabelecidas pela ANAC. Assim, se teria mais abertura para o meio utilizado para esse estabelecimento, como a publicação de um Compêndio de Elementos de Fiscalização, ou uma portaria (mais simples do que uma IS).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada, em razão da análise da contribuição nº 36 deste Relatório.

Contribuição nº 39

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.17

(i) A recusa de submeter-se à realização de um exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção ou a confirmação de um resultado positivo obtido a partir do referido exame acarretará ao detentor de licença, certificado ou autorização a suspensão automática de sua licença, certificado ou autorização por prazo de 180 dias e a suspensão de seu CMA (se aplicável), sem prejuízo das sanções aplicáveis conforme a legislação vigente.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.17

(i) A recusa de submeter-se à realização de um exame toxicológico em conformidade com os parágrafos (c) e (d) desta seção ou a confirmação de um resultado positivo obtido a partir do referido exame acarretará ao detentor de licença, certificado ou autorização a suspensão automática de sua licença, certificado ou autorização por prazo de 180 dias e a cassação de seu CMA (se aplicável), nos termos do parágrafo 67.17(d) do RBAC nº 67, sem prejuízo das sanções aplicáveis conforme a legislação vigente.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O RBAC 67.17(d) estabelece a pena de cassação do CMA, caso o detentor tenha exercido “as atribuições de suas licenças e habilitações em condição psicofísica proibida por este Regulamento”. Não estou certo se a operação sob um resultado positivo em um exame toxicológico, citado em 91.17(i) da minuta, se configuraria também uma condição psicofísica proibida pelo RBAC 67 (apenas encontrei no RBAC 67, em uma busca rápida, a proibição da operação de mulher grávida, em 67.13(j)), e a proibição genérica de 67.15(c)).

De qualquer forma, ainda que não se trate exatamente da situação prevista no RBAC 67, entendo que a situação descrita em 91.17(i) da minuta deveria ser tratada de forma similar, considerando, por exemplo, que a operação sob efeitos de substâncias psicoativas seria mais grave do que a operação de uma grávida em seus meses iniciais de gravidez.

Assim, proponho que o RBAC 91.17(i) estabeleça a cassação do CMA, nos termos do RBAC 67.17(d), o que significaria um prazo de 180 dias após a cassação para que o candidato obtenha novo CMA, coincidindo assim com o prazo de suspensão de sua licença.

Observo que o parágrafo se aplica tanto ao caso confirmado positivo quanto à recusa. Embora o argumento acima seja válido quando se trate de confirmação de resultado positivo, não estou certo se deveria ser aplicada cassação (ou mesmo suspensão) de CMA em caso de recusa – talvez em caso de suspeita justificada (91.17(d)), mas não em caso de inspeções ou vistorias de rotina (91.17(c)). Deixo a avaliação de se se deve ou não distinguir os casos a critério da ANAC.

Caso a alteração não seja aceita, observo que o prazo de suspensão só é estabelecido para a suspensão da licença, certificado ou autorização, não deixando claro se a suspensão do CMA seria também por um período fixo ou somente até que fosse realizada uma revalidação. Sugiro que, caso se pretenda estabelecer um período fixo, este período seja explicitado na regra.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O RBAC nº 67 não proíbe explicitamente o exercício das prerrogativas da licença, certificado ou autorização, de modo que não é possível enquadrar a pessoa no parágrafo 67.17(d) do RBAC nº 67. A suspensão do CMA prevista no RBAC nº 91 objetiva obrigar o tripulante a se submeter a novo exame de saúde pericial, a fim de averiguar, por exemplo, conformidade com os parágrafos 67.75(b)(2), 67.115(b)(2) ou 67.195(b)(2) (conforme aplicáveis, dependendo da classe do CMA), e não tem objetivo sancionatório. O requisito do RBAC nº 67 é de certificação e não operacional; o uso pregresso de álcool ou mesmo de outra substância psicoativa não é por si só impeditivo para a certificação médica. O que se coíbe pelo RBAC nº 67 é que o indivíduo sofra de uma condição médica (um transtorno) associada ao uso de substâncias psicoativas, e de forma que, por essa condição, sua capacidade psicofísica para atuar como tripulante reste comprometida de forma contínua, isto é, independentemente de ele estar sob influência de uma dada substância em um dado momento.

A sanção propriamente dita se dá com a suspensão da licença, certificado ou autorização por 180 dias.

Contribuição nº 40

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.19

Somente com a devida autorização das autoridades judiciais, policiais ou sanitárias competentes é permitido transportar, em uma aeronave civil dentro do Brasil, substâncias e medicamentos sujeitos a controle especial.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.19

Somente com a devida autorização das autoridades judiciais, policiais ou sanitárias competentes é permitido transportar, em uma aeronave civil dentro do Brasil, substâncias e medicamentos sujeitos a controle especial.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- “competentes”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 41

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:

5- Parágrafo 91.21 – Dispositivos eletrônicos portáteis:

(c) A verificação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser realizada pelo operador ou pelo piloto em comando da aeronave na qual o dispositivo será utilizado.

Obs.: Itens correlacionados no mesmo parágrafo:

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, é vedado utilizar e é vedado ao operador ou ao piloto em comando de uma aeronave autorizar a utilização de qualquer dispositivo eletrônico portátil em qualquer aeronave civil registrada no Brasil enquanto operada sob IFR.

(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:
(1) gravador de som portátil;
(2) prótese auditiva;
(3) marca-passo cardíaco;
(4) barbeador elétrico; ou
(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o operador da aeronave tenha determinado não causar interferência com os sistemas de comunicações ou de navegação da aeronave na qual ele está sendo utilizado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:

5- Parágrafo 91.21 – Dispositivos eletrônicos portáteis:

(c) O piloto em comando de aeronave civil registrada no Brasil enquanto operada sob IFR deverá comunicar aos passageiros e demais tripulantes para que estes o consultem sobre a possibilidade de utilizar qualquer dispositivo eletrônico portátil, à exceção dos mencionados pelo parágrafo (b)(5) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91

5- Parágrafo 91.21 – Dispositivos eletrônicos portáteis:

Objetivo da alteração do texto:

-Alterar a maneira como o procedimento de verificação de uso de dispositivos eletrônicos portáteis, tornando-o mais adequado à operação da aviação geral.

Na operação aérea privada (“aviação executiva”) não eficiente que se atribua ao piloto em comando a tarefa de averiguação junto aos passageiros quanto ao uso de equipamentos eletrônicos portáteis – vide argumentação do item “2”, retro. É, portanto, muito mais adequado que o piloto em comando solicite que, caso algum dos passageiros estiver portando tais equipamentos, comunique- para que este pudesse avaliar sobre a necessidade de mantê-los desligados durante o voo. Entendemos que esta mudança de procedimentos deverá aumentar significativamente a eficácia da aplicação da norma.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A verificação prevista no parágrafo (b)(5) não deve ser realizada no voo, mas deve ser uma verificação científica e formal.

Contribuição nº 42

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.21

(b)(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o operador da aeronave tenha determinado não causar interferência com os sistemas de comunicações ou de navegação da aeronave na qual ele está sendo utilizado.

(c) A verificação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser realizada pelo operador ou pelo piloto em comando da aeronave na qual o dispositivo será utilizado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.21

(b)(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o operador ou o piloto em comando da aeronave tenha determinado, de forma aceitável pela ANAC, não causar interferência com os sistemas de comunicações ou de navegação da aeronave na qual ele está sendo utilizado.

(c) [reservado]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Da forma como está a minuta, o assunto do parágrafo (b)(5) é desnecessariamente estendido para o parágrafo (b)(5), dificultando sua compreensão, pois o parágrafo (b)(5) estabelece que a determinação deve ser feita pelo operador e, em seguida, o parágrafo (c) estabelece que a “verificação requerida pelo parágrafo (b)(5)” (embora não se mencione explicitamente uma “verificação” em (b)(5), supõe-se que se trate da “determinação”, pois no FAR ambos os parágrafos usam “determination”/“determined”) pode ser feita pelo operador ou pelo piloto em comando.

O texto fica mais direto e mais simples de ser entendido se incluirmos o piloto em comando já no parágrafo (b)(5), como alguém que pode determinar que o dispositivo não causa interferência. Nesse caso, o parágrafo (c) perde o sentido e pode ser reservado – ou pode abrigar o parágrafo (d) da minuta.

Adicionalmente, observo que esse requisito em 91.21(b)(5) é constantemente alvo de dúvida, pois não fica claro se o operador precisa demonstrar à ANAC o processo e os resultados de sua “determinação” para que a ANAC autorize o uso de dispositivos; ou se basta

ao operador tirar suas próprias conclusões e, nesse caso, sobram dúvidas sobre a forma como o operador deve fazer tal determinação. Assim, proponho incluir o “de forma aceitável pela ANAC” buscando deixar claro que:

- não é necessária aprovação da ANAC para cada determinação, uma vez que bastaria a forma ser aceitável pela ANAC. Observo que mesmo o processo não precisa ser individualmente aceito pela ANAC, para cada operador, pois a ANAC pode publicar meios aceitáveis, que poderão ser utilizados por diversos operadores, sem que estes precisem interagir com a ANAC;
- não são todas as determinações conduzidas por operadores ou pilotos em comando que são válidas para cumprir o requisito. Tais determinações devem ser feitas de formas aceitáveis pela ANAC. Por exemplo, no FAA, existe a AC 91.21-1, enquanto no Brasil existe a IS 91.21-001 (aplicável, até o momento, apenas a operadores sob o RBAC 121). A inclusão de “de forma aceitável pela ANAC” faria os operadores que queiram cumprir o regulamento buscarem orientação da ANAC para conduzirem suas “determinações”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta, exceto a inclusão do piloto em comando no requisito. Esse requisito é mais propriamente dirigido ao operador e, em casos mais simples, o operador será o próprio piloto em comando.

Contribuição nº 43

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo

Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.

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

91.21 Dispositivos eletrônicos portáteis

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, é vedado utilizar e é vedado ao operador ou ao piloto em comando de uma aeronave autorizar a utilização de qualquer dispositivo eletrônico portátil em qualquer aeronave civil registrada no Brasil enquanto operada sob IFR.

(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:

(1) gravador de som portátil;

(2) prótese auditiva;

(3) marca-passo cardíaco;

(4) barbeador elétrico; ou

(5) qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o operador da aeronave tenha determinado não causar interferência com os sistemas de comunicações ou de navegação da aeronave na qual ele está sendo utilizado.

(c) A verificação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser realizada pelo operador ou pelo piloto em comando da aeronave na qual o dispositivo será utilizado.

(d) Esta seção não se aplica aos operadores certificados segundo o RBAC nº 119, que devem cumprir os requisitos referentes a dispositivos eletrônicos portáteis constantes dos RBAC nº 121, 125 ou 135, conforme aplicável.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.21 Dispositivos eletrônicos portáteis

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, é vedado utilizar e é vedado ao operador ou ao piloto em comando de uma aeronave autorizar a utilização de qualquer dispositivo eletrônico portátil **emissor de ondas eletromagnéticas, eletricidade estática, calor, efeitos luminosos ou sonoros que possam interferir ou impedir a operação segura** em qualquer aeronave civil registrada no Brasil enquanto operada sob IFR.

(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a qualquer outro dispositivo eletrônico portátil que o operador da aeronave tenha determinado não causar interferência com os sistemas de comunicações ou de navegação da aeronave na qual ele está sendo utilizado.

(c) A verificação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deve ser realizada pelo operador ou pelo piloto em comando da aeronave na qual o dispositivo será utilizado.

(d) Esta seção não se aplica aos operadores certificados segundo o RBAC nº 119, que devem cumprir os requisitos referentes a dispositivos eletrônicos portáteis constantes dos RBAC nº 121, 125 ou 135, conforme aplicável.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Existem atualmente componentes eletrônicos ou mesmo sistemas de circuitos eletrônicos dos mais variados níveis de complexidade presentes nos pertences pessoais dos tripulantes e passageiros, mesmo um simples cartão de crédito, ou um brinquedo infantil possuem componentes eletrônicos em sua concepção. O texto original deixa muito vago a descrição de tais dispositivos, também pela própria evolução tecnológica novos equipamentos surgirão e não estarão listados. A exemplo um “barbeador elétrico” com tecnologia laser ou ultrassônico pode interferir em algum equipamento de bordo da aeronave.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A legislação internacional de referência ainda não sentiu a necessidade de retirar os itens da lista de equipamentos permitidos, e também não há notícias de interferências provenientes de tais tipos de aparelhos.

Contribuição nº 44

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER- Clube de Aeronautica Sede Barra), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Francis Barros (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Marcelo Schunn Diniz Junqueira (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Eng. Aer. Luiz Antonio Dal Magro, Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Paulo Anchieta Gouart Filho (CBA), Reinaldo Martins, Ricardo Conte (CBA), Waldeney Daguano (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcelos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.27 – (b) O diário de bordo deve conter, pelo menos, em sua Parte I, as seguintes informações, conforme aplicável: (14) total de combustível para cada etapa de voo;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Suprimir item (14)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que no diário de bordo a quantidade de combustível deveria ser uma opção do operador, uma vez que cada operador controla o consumo de sua aeronave e as quantidades gastas de diversas maneiras.

O fato de existir algo no diário de bordo referente ao combustível pode, inclusive, induzir um piloto ao erro quando o mesmo se apoiar apenas nestas informações e não verificar visualmente na sua inspeção pré-voo a sua quantidade de combustível.

A experiência mostra que na prática este campo só serve para aumentar a carga de trabalho e gerar mais confusão operacional na maioria dos casos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 45

Colaboradores: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro (Embraer S.A.), Antônio Flávio Torres Martins Costa (Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A)

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

Aplicabilidade do Diário de Bordo

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.27

(p) Operadores segundo os RBAC 125, 135 e 121 poderão obter autorização para utilizar padronização e procedimentos diferentes dos requisitos estabelecidos neste parágrafo, desde que sejam aceitas as proposições constantes no manual da empresa (MGM, MGO ou conforme aplicável).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Uma vez que o operador certificado possui seus procedimentos aprovados, este operador pode aprovar junto a autoridade um formato diferente de diário de bordo.

Esta possibilidade está alinhada com a IAC 3151 parágrafo 4.1.2.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 46

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.27

(f) As páginas referentes às Partes I e II do diário de bordo devem ser confeccionadas em pelo menos duas vias, sendo a segunda via destacável, com exceção das aeronaves operadas por pessoas físicas segundo este Regulamento, que poderão confeccionar todas as páginas em uma única via.

- (i) Caso a aeronave sofra mudança de marcas, deve ser feito o encerramento do diário de bordo das marcas anteriores e outro iniciado com as novas informações de marcas.
- (j) Todos os diários de bordo encerrados, pertencentes a marcas anteriores de aeronaves, devem permanecer no acervo da aeronave.
- (k) No caso descrito no parágrafo (i) desta seção, deve constar o seguinte texto no campo de “Observações” do termo de encerramento do diário de bordo das marcas anteriores: “Esta aeronave adquiriu as novas marcas PY-YYY em dd/mm/aaaa, sendo os seus registros encerrados na página...”, assim como deve constar o seguinte texto no campo “Observações” do termo de abertura do primeiro diário de bordo das novas marcas: “Esta aeronave possuía anteriormente as marcas PX-XXX”.
- (l) A responsabilidade pela assinatura do termo de abertura e do termo de encerramento do diário de bordo deve ser de uma das pessoas físicas no exercício das seguintes funções:
- (1) proprietário e/ou operador da aeronave;
 - (2) piloto que possua vínculo com o operador e tenha a função de piloto em comando da aeronave referente ao diário de bordo em questão; e
 - (3) gestor responsável, gerente ou diretor de operações, ou piloto chefe da empresa (conforme aceito em seu manual) a qual a aeronave estiver vinculada operacionalmente.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.27

(f) As páginas referentes às Partes I e II do diário de bordo devem ser confeccionadas em pelo menos duas vias, sendo a segunda via destacável, com exceção das aeronaves operadas por pessoas físicas, que poderão confeccionar todas as páginas em uma única via.

(i) Caso a aeronave sofra mudança de marcas, deve ser feito o encerramento do diário de bordo das marcas anteriores e deve ser iniciado outro diário de bordo com as novas informações de marcas.

(j) No caso descrito no parágrafo (i) desta seção, deve constar o seguinte texto no campo de “Observações” do termo de encerramento do diário de bordo das marcas anteriores: “Esta aeronave adquiriu as novas marcas PY-YYY em dd/mm/aaaa, sendo os seus registros encerrados na página...”, assim como deve constar o seguinte texto no campo “Observações” do termo de abertura do primeiro diário de bordo das novas marcas: “Esta aeronave possuía anteriormente as marcas PX-XXX”.

(k) Todos os diários de bordo encerrados, pertencentes a marcas anteriores da aeronave, devem permanecer no acervo da aeronave.

(l) A responsabilidade pela assinatura do termo de abertura e do termo de encerramento do diário de bordo deve ser de uma das pessoas físicas no exercício das seguintes funções:

- (1) proprietário e/ou operador da aeronave;
- (2) piloto que possua vínculo com o operador e tenha a função de piloto em comando da aeronave referente ao diário de bordo em questão; e
- (3) gestor responsável, gerente ou diretor de operações, ou piloto chefe da empresa (conforme aceito em seu manual) a qual a aeronave estiver vinculada operacionalmente.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No parágrafo (f), entendo ser desnecessária e confusa a menção a “operadas por pessoas físicas segundo este regulamento”, pois o requisito já consta no RBAC 91, logo trata sempre de aeronaves operadas segundo este regulamento. Se o texto faz mais sentido quando presente em outro documento (como na IAC 3151), para diferenciar operações de aviação geral das demais, colocá-lo no próprio RBAC 91 é confuso, pois os requisitos do RBAC 91 também se aplicam aos demais operadores (operações sob o RBAC 135 também devem seguir o RBAC 91). A retirada de “segundo este regulamento” não deveria implicar alteração do requisito, considerando que operadores sob os RBAC 121 e 135 são pessoas jurídicas.

Ainda, sugiro que se deixe mais claro qual a situação de operadores sob o RBAC 125, o RBAC 137 e a subparte K do RBAC 91, caso possam ser pessoas físicas, lembrando que a subparte K do RBAC 91 seria “segundo este regulamento”, mesmo com um entendimento estrito da expressão.

A exceção pode ser feita por exclusão, da forma, “com exceção de aeronaves operadas por pessoas físicas que não sejam operadas segundo a subparte K do RBAC 91”, por exemplo.

Foram feitos ajustes textuais nos parágrafos (i) e (k).

O parágrafo (k) da minuta é uma continuação do assunto do parágrafo (i), explicando como se dá o encerramento e a abertura de novo diário. Assim, movimentei o parágrafo (k) da minuta para que ficasse logo após o (i). Creio que o parágrafo (k) poderia também ser nomeado como (i)(1), para explicitar sua subordinação ao parágrafo (i).

No parágrafo (l), sugiro avaliar a possibilidade de incluir o administrador de programa, segundo a subparte K do RBAC 91.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 47

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.27

(b) O diário de bordo deve conter, pelo menos, em sua Parte I, as seguintes informações, conforme aplicável:

- (1) numeração do diário de bordo;
- (2) numeração da página do diário de bordo (desde o termo de abertura até o termo de encerramento);
- (3) identificação da aeronave (marcas);
- (4) fabricante, modelo e número de série da aeronave;
- (5) categoria de registro da aeronave;
- (6) tripulação – nome e código ANAC;
- (7) data do voo – dia/mês/ano;
- (8) locais de pouso e decolagem;
- (9) horários de pouso e decolagem;
- (10) tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota);
- (11) horas de voo por etapa/total;
- (12) ciclos parciais e totais de voo (quando aplicável);
- (13) números de pousos parciais e totais;
- (14) total de combustível para cada etapa de voo;
- (15) natureza do voo;
- (16) passageiros transportados por etapa;
- (17) carga transportada por etapa;
- (18) local para rubrica do piloto em comando da aeronave;
- (19) local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBAC nº 43; e
- (20) ocorrências de voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.27

(b) O diário de bordo deve conter, pelo menos, em sua Parte I, as seguintes informações, conforme aplicável:

- (1) numeração do diário de bordo;
- (2) numeração da página do diário de bordo (desde o termo de abertura até o termo de encerramento);
- (3) identificação da aeronave (marcas);
- (4) fabricante, modelo e número de série da aeronave;
- (5) categoria de registro da aeronave;
- (6) tripulação – nome e código ANAC;
- (7) data do voo – dia/mês/ano;
- (8) locais de pouso e decolagem;
- (9) horários de pouso e decolagem;
- (xx) horários de partida e de corte;
- (10) tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou simulado);
- (11) horas de voo por etapa/total;
- (12) ciclos parciais e totais de voo (quando aplicável);
- (13) números de pousos parciais e totais;
- (14) total de combustível existente no momento da partida dos motores (ou da decolagem, caso não haja corte de motores desde o último pouso);
- (15) natureza do voo (privado (PR), traslado (TR), treinamento (TR), exame de proficiência (CQ), fretamento (FR), linha regular (LR), linha não regular (LX), linha suplementar (LS), serviço aéreo especializado (SA), experiência (EX) ou autorização especial de voo (AE));
- (16) número de passageiros transportados por etapa;
- (17) peso da carga transportada por etapa;
- (18) local para rubrica do piloto em comando da aeronave;
- (19) local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBAC nº 43; e
- (20) ocorrências de voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Foram feitas diversas pequenas alterações, conforme elencado a seguir:

- uso de “simulado” em vez de “sob capota”, em alinhamento à discussão sobre a IS que tratará de treinamento para habilitação IFR.

- “total de combustível para cada etapa de voo” não deixa claro se se trata do combustível existente antes da decolagem ou o combustível destinado àquela etapa do voo. A IAC 3151 deixa claro, em outro trecho, que o campo deve ser preenchido “com o total de combustível existente antes da decolagem”. Na prática, porém não sei se o adequado é utilizar o combustível no momento da decolagem ou da partida dos motores. Considero que o mais adequado seria utilizar o momento da partida dos motores, pois esta é a quantidade de combustível obtida no planejamento de voo; no entanto, caso não haja partida dos motores após o último pouso, poderia ser utilizado o combustível no momento da decolagem.
- Observo que não consta no regulamento o horário de corte dos motores, que é utilizado como referência para a verificação da jornada da tripulação (apesar de existirem, nos anexos 4 e 5 da IAC 3151, os campos para preenchimento de horário de partida e de corte. Os campos foram incluídos na proposta após o parágrafo (b)(9), porém, sem alterar a numeração dos parágrafos seguintes – o que deve ser feito caso a proposta seja aceita.
- não consta quais são as naturezas possíveis para o voo. O assunto é tratado atualmente na IAC 3151, que seria revogada. Com a revogação, vejo dois cenários possíveis: ou se passaria a adotar os mais diferentes nomes para as naturezas de voo, sem padronização, o que dificultaria a identificação de qual seria a natureza real do voo; ou se continuaria, por inércia, a adotar as naturezas estabelecidas na IAC 3151 revogada. Entendo que a segunda possibilidade seria mais desejada, mas o único meio de garantir que ela ocorra, sem depender da inércia dos regulados em se ater à IAC revogada, seria manter a lista em documento vigente – no caso, o RBAC 91. Foi retirada apenas a opção “instrução para INSPAC”: se necessário, pode ser utilizada a natureza “treinamento”. Observo que o Anexo 6 apenas menciona 4 opções para a natureza de voo: privada, serviços aéreos, regular ou não regular.
- proponho especificar que se trata do número de passageiros e do peso da carga.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 48

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.27

(b) O diário de bordo deve conter, pelo menos, em sua Parte I, as seguintes informações, conforme aplicável:

(6) tripulação – nome e código ANAC;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.27

(b) O diário de bordo deve conter, pelo menos, em sua Parte I, as seguintes informações, conforme aplicável:

(6) tripulação – nome, código ANAC e horário de apresentação;

(b)-I Quando a aeronave operar em área não cadastrada, conforme as seções 91.329 ou 91.331 deste regulamento, o piloto deve registrar no campo de ocorrências do diário de bordo a localidade onde se encontra tal área.

(b)-II Os horários no diário de bordo devem ser indicados em hora média de Greenwich (hora Zulu).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Esta contribuição é adicional a outras contribuições que enviei para essa mesma seção e objetiva incluir outros pontos sobre diário de bordo que não foram abordadas previamente.

1) Horário de apresentação da tripulação

O horário de apresentação consta na IAC 3151, tanto no Anexo 4 quanto no Anexo 5. Também consta no item 17.4(a) a obrigação de preenchimento. Embora essa informação não esteja listada no item 5.4 da IAC, que foi utilizado como referência para a proposta do RBAC 91.27(b), este mesmo item também faz referência aos Anexos 4 e 5. Entendo, assim, que a intenção da IAC – e a própria prática dos regulados – é exigir o registro do horário de apresentação da tripulação.

Essa informação é importante para fiscalização, registrando-se em um documento essencial à operação os dados de jornada (nesse sentido, também, está a inclusão do horário de corte dos motores, que consta em contribuição anterior).

Também é importante para que o piloto em comando – o único tripulante que será obrigado a rubricar o diário, conforme 91.27(b)(18) – obtenha tal informação e assumo sua responsabilidade pela jornada de trabalho dos demais tripulantes, conforme art. 166, § 3º, inciso I do CBA.

2) Pousos em locais não cadastrados

Este aspecto não consta na minuta de RBAC 91, nem na IAC 3151. No entanto, é um assunto que gera dúvidas frequentes, tendo a ANAC já decidido regulá-lo no RBAC 137.521(d).

O pouco em locais não cadastrados é uma exceção ao 91.102(d) e está prevista no 91.329, 91.331 e no RBAC 137.301. No entanto, não fica claro como deve ser registrado o local de pouso e decolagem nesses casos. A prática tem sido utilizar “ZZZZ”, conforme se utiliza no plano de voo (vide MCA 100-11, itens 2.2.5.1 e 2.2.8.1.7, entre outros, <http://servicos.decea.gov.br/arquivos/publicacoes/02aeb837-6bd7-4a2d-8ccc620e87dda30.pdf>), embora, salvo engano, não haja orientação clara atualmente que direcione o uso de ZZZZ no diário de bordo.

Para o plano de voo, já se requer a especificação da localidade de partida (além do nome do município e da unidade da federação). Embora haja também essa prática para o diário de bordo, isso não fica claro da regulamentação.

Entendo que não é necessário referenciar, em 91.27, a seção 137.301, pois os diários de bordo para operações aeroagrícolas já são cobertos em 137.521 (e o RBAC 91.27(a) já prevê que pode haver disposições específicas em outros regulamentos).

3) Uso de hora Zulu

A IAC 3151 permite tanto o uso de hora local como de hora Zulu no registro dos horários do diário de bordo. Embora a IAC estabeleça que, quando se utilizar a hora Zulu, isso deve ser indicado por um “Z”, isto não é amplamente praticado, pois o uso de hora Zulu já é o padrão mais comum e seria, assim, desnecessário reafirmar isso a cada vez que se registra um horário.

Por outro lado, o uso de hora local acarreta em registros que podem se mostrar confusos, quando uma aeronave decola em um fuso horário e pousa em outro fuso; ou quando se inicia ou termina o horário de verão.

Permitir as duas possibilidades acarreta dificuldades na interpretação das informações de horário registradas no diário de bordo, exigindo muitas vezes que se cruzem informações do diário com a dos sistemas da ANAC ou do DECEA para se confirmar o horário de realização do voo.

Foram utilizados os termos conforme a Anacpédia (http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr1540.htm), optando-se pelo termo principal para a tradução de “Greenwich Mean Time” (vide http://www2.anac.gov.br/anacpedia/ing_por/tr1540.htm) além do termo mais utilizado (“hora Zulu”).

Para os itens 2 e 3 dessa contribuição, foram indicados parágrafos (b)-I e (b)-II apenas como forma de esclarecer que seriam parágrafos de primeiro nível e, de preferência, próximos ao parágrafo (b). No entanto, poderiam igualmente ser incluídos como parágrafos (c) e (d), por exemplo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 49

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.27 Diário de bordo

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aeronaves experimentais devem ser isentas do diário de bordo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aeronaves experimentais, deverão ser isentas do Diário de Bordo, por não ser justificável, esta obrigação visto que não tem nenhuma utilidade para o Órgão oficial.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 50

Colaborador: José Ronaldo da Luz

Instituição: SERAC Training - Assessoria, Consultoria e Treinamento

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

91.27 Diário de bordo

(a) O diário de bordo deve ser confeccionado e preenchido de acordo com o requerido por esta seção, salvo disposição em contrário em outros regulamentos **ou resoluções** da ANAC.
(...)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.27 Diário de bordo

(a) O diário de bordo deve ser confeccionado e preenchido de acordo com o requerido por esta seção, salvo disposição em contrário **em outros regulamentos da ANAC.**
(...)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Excluir do texto as expressões "**ou resoluções**", em razão de que uma Resolução da ANAC não tem a prerrogativa de estabelecer requisitos e assim ter disposições contrárias a um RBAC, tendo em vista o § 1º do Art. 66 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).
O Art. 1º e o § 2º do Art 2º da Resolução nº 030, de 21 de maio de 2008 corroboram a precedência de um RBAC sobre resoluções, portarias, etc.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 51

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo

Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.

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

91.27 Diário de bordo

(a) O diário de bordo deve ser confeccionado e preenchido de acordo com o requerido por esta seção, salvo disposição em contrário em outros regulamentos ou resoluções da ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.27 Diário de bordo

(a) O diário de bordo deve ser confeccionado e preenchido de acordo com o requerido por esta seção, salvo disposição em contrário em outros regulamentos ou resoluções da ANAC, **ou ainda no requisito 91.28 deste.**

91.28 Diário de bordo simplificado

(a) Aeronave privada nas categorias TPP, PRI, PET, PRH e ALE, com no máximo 4 assentos e peso máximo de decolagem menor ou igual a 1.750Kg, poderá se utilizar de diário de bordo simplificado confeccionado e preenchido de acordo com o requerido por esta seção, salvo disposição em contrário em outros regulamentos ou resoluções da ANAC

(b) O diário de bordo simplificado deve conter, pelo menos, as seguintes informações, conforme aplicável:

- (1) numeração do diário de bordo simplificado;
- (2) numeração da página do diário de bordo simplificado (desde o termo de abertura até o termo de encerramento);
- (3) identificação da aeronave (marcas);
- (4) fabricante, modelo e número de série da aeronave;
- (5) categoria de registro da aeronave;
- (6) nome e código ANAC do piloto;
- (7) data do voo – dia/mês/ano;
- (8) locais e horários de pouso e decolagem;
- (9) tipo de voo (diurno, noturno, VFR, IFR);
- (10) POB – pessoas a bordo;
- (11) local para rubrica do piloto em comando da aeronave;
- (12) ocorrências de voo

(c) Cabe ao operador definir como serão distribuídos os campos requeridos pelos parágrafos (b) e

(c) desta seção, conforme sua conveniência, se em uma única folha, se em um único livro, ou se em livros separados, desde que todos os campos aplicáveis à sua operação estejam presentes, com espaço adequado para o preenchimento.

(e) O diário de bordo simplificado deve conter uma página de prefácio, uma página de termo de abertura e outra de termo de encerramento, confeccionadas em uma única via e com o mesmo conteúdo do Apêndice H deste Regulamento.

(f) Todas as páginas do diário de bordo simplificado devem ser impressas por processo mecânico, sendo considerado o termo de abertura como a primeira página e o termo de encerramento como a última página, devendo ser encadernado em forma de livro, em capa resistente e estar protegido quanto à possibilidade de eventuais danos.

(g) Poderá ser utilizado um sistema de diário de bordo digital desde que apresente uma forma tecnológica efetiva de proteção quanto a adulteração e/ou perda de dados, devidamente aprovado pela ANAC.

(h) Os diários de bordo simplificado devem ser numerados obedecendo-se o seguinte critério:

- (1) número sequencial / letras das marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave / dois últimos dígitos do ano em que foi efetuado o termo de abertura do diário de bordo simplificado; e
- (2) a sequência numérica do diário de bordo simplificado deve ser mantida independentemente da mudança de ano.
- (i) Caso a aeronave sofra mudança de marcas ou de categoria, que não as descritas no item (a) desta seção, deve ser feito o encerramento do diário de bordo simplificado das marcas anteriores e outro iniciado com as novas informações de marcas.
- (j) Todos os diários de bordo simplificado encerrados, pertencentes a marcas anteriores de aeronaves, devem permanecer no acervo da aeronave.
- (k) No caso descrito no parágrafo (i) desta seção, deve constar o seguinte texto no campo de “Observações” do termo de encerramento do diário de bordo simplificado das marcas anteriores: “Esta aeronave adquiriu as novas marcas PY-YYY em dd/mm/aaaa, sendo os seus registros encerrados na página...”, assim como deve constar o seguinte texto no campo “Observações” do termo de abertura do primeiro diário de bordo simplificado das novas marcas: “Esta aeronave possuía anteriormente as marcas PX-XXX”.
- (l) A responsabilidade pela assinatura do termo de abertura e do termo de encerramento do diário de bordo simplificado deve ser do fabricante da aeronave, ou ainda proprietário, operador ou piloto aeronave;
- (m) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo simplificado imediatamente após o término da operação ou tão logo quanto praticável
- (n) Os diários de bordo simplificados devem ser mantidos de acordo com os seguintes critérios:
- (1) por pelo menos um ano após o cancelamento da matrícula da aeronave na ANAC;
- (2) quando da transferência de operador (ou proprietário) dentro do país, o diário de bordo deve acompanhar a aeronave; e
- (3) quando da transferência de operador (ou proprietário) que implique a exportação da aeronave, uma cópia do diário de bordo deve ser mantida pelo operador que a exportou por pelo menos um ano.
- (o) O diário de bordo simplificado, quando em mídia convensional, deve ser preenchido à tinta.
- (p) Os diários de bordo das aeronaves categoria PET e ALE poderão acumular as funções de caderneta de Célula, motor e Hélice, para tal, uma etiqueta contendo o relatório de manutenção e executor (devidamente identificado e assinado) deverá ser afixada na sequência dos voos realizados.
- (q) Fica isenta da necessidade de manter o diário de bordo a bordo, as aeronave que devido a suas características construtivas não o permitam.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Simplificar operação de aeronaves com baixo grau de complexidade, minimizando a quantidade de informações contidas nos relatórios de voo e de manutenção.

A possibilidade de documentos digitais ao invés de documentos em papel permitiria uma melhor dinâmica de acesso aos dados da aeronave além de permitir um repositório destas informações para fins de cruzamento de dados, ou mesmo para evitar a perda destes documentos em caso de roubo, incêndio, água, fungos, etc.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 52

Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira

Instituição: não preenchido

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

Todo o parágrafo 91.27 Diário de Bordo

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugere-se extinguir tal parágrafo do regulamento brasileiro a fim de deixá-lo coerente com seu par nos Estados Unidos da América.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É visível que a ANAC exagerou na regulamentação ao tratar do assunto diário de bordo.

Na justificativa para a PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 91 (RBAC 91), INTITULADO “REQUISITOS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS”, EM SUBSTITUIÇÃO AO REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA 91 (RBHA 91), E DE EMENDA AO RBAC 01 COM DEFINIÇÕES RELACIONADAS AO RBAC 91, a ANAC afirma, no item

3.3 que “A elaboração desta proposta de RBAC 91 foi baseada principalmente na regulamentação vigente, o RBHA 91, harmonizado com a norma equivalente dos Estados Unidos da América, o 14 CFR Part 91...”.

Assim sendo, nada mais certo e justo que remover tal parágrafo a fim de ficar coerente com a norma americana.

Conforme a LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica:

“Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.”

Ou seja, conclui-se que ao trazer para o regulamento todo o exagero da caduca IAC 3151, a ANAC foi além do que exige a lei, sem que isso tenha propósito algum de melhorar o sistema de tráfego aéreo brasileiro, tão pouco contribuir para a segurança de voo, a não ser aumentar a burocracia e criar pontos passíveis de multas e penalidades.

Não parando por aqui, cabe ainda lembrar que a necessidade do diário de bordo está prevista na Convenção de Chicago de 1944 nos seguintes termos:

“Art. 34. Toda aeronave que se dedique à navegação internacional, terá um diário de bordo onde serão assentados os detalhes acerca da aeronave, de sua tripulação e de cada viagem na forma que oportunamente se prescreva em virtude desta Convenção.”

Mais uma vez, conforme a LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e estabeleceu o seguinte em relação ao diário de bordo:

“Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

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

Portanto, o CBAer, por alguma razão não explicada, estendeu a exigência do diário de bordo, que seria apenas para navegação internacional, para todas as aeronaves voando no espaço aéreo brasileiro. Mas, no caput do art. 20, foi ressalvado que uma permissão especial poderia afastar essa exigência. Não é especificado em que condições e de que forma deve ser dada essa permissão especial. Entretanto, aparentemente essa permissão isentando o diário de bordo teria sido dada por meio do RBHA 91, na medida que esse diário não consta do parágrafo 91.203. Assim, em princípio, toda a aviação cuja operação é regulamentada pelo RBHA 91 estaria isenta da exigência do diário de bordo.

Aparentemente, algum burocrata da ANAC fez uma interpretação literal do CBAer, desprezando (ou não conhecendo) a interpretação sistêmica, estendendo a exigência para quem opera sob o RBAC 91 e até mesmo para os ultraleves, segundo algumas interpretações. Se não bastasse isso, agora a proposta do RBAC 91 colocada em audiência pública exige o diário de bordo de todo mundo. Ou seja, aquilo que era obrigado apenas para aeronaves dedicadas à navegação internacional, segundo a Convenção de Chicago, está agora sendo exigido até mesmo de ultraleves pelo Estado burocrático.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição perdeu o seu objeto com a publicação da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Desse modo, toda a seção foi excluída da proposta.

Contribuição nº 53

Colaborador: Mauricio Sidi Algamis

Instituição: Lider Aviação

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

Incluir possibilidade de a empresa utilizar o diário de bordo de forma eletrônica e não somente em papel como traz o item 91.27 3(o) “12/164

(o) O diário de bordo deve ser preenchido à tinta. “

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esse item deve prever que a empresa pode utilizar um sistema de informática para registrar o diário de bordo e não precisar mais de registros em papel.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É uma tendência mundial a utilização de diário de bordo eletrônico através de EFB, já previsto pelo ANAC. A adoção de um diário de bordo eletrônico, capacita a empresa em ter mais agilidade nas respostas de manutenção, redução da carga de trabalho do tripulante e mecânico e reduzindo custos na operação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Se o diário de bordo de forma eletrônica for implantado algum dia, o RBAC 91, assim como os outros regulamentos que tratam do assunto, deverão ser emendados.

Contribuição nº 54
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Diário de Bordo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Modelo de diário de bordo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sendo que a IAC 3151 está sendo incluída no RBAC 91, incluir o modelo de folha de Diário de Bordo para auxiliar o operador privado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O fato de o modelo não estar no RBAC 91 permite que o operador se oriente em um modelo que já conheça. Mesmo que a IAC 3151 seja revogada, isso não proíbe o operador de continuar utilizando o modelo nela contido como orientação para confeccionar o seu diário de bordo, caso assim o prefira e desde que atenda os requisitos do RBAC 91. Cabe mencionar que as normas revogadas da ANAC continuam disponíveis na Biblioteca da ANAC (http://pergamum.anac.gov.br).

Contribuição nº 55
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.29 (b) Por medida cautelar, a ANAC poderá suspender temporariamente as operações de um operador quando houver suspeita ou evidência de descumprimento de requisitos deste Regulamento que afetem significativamente o nível de risco da operação.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(b) Remover.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A suspensão, medida administrativa aplicada pela ANAC, deve ter por objeto as licenças, habilitações ou certificados emitidos pela agência. O operador aéreo da aviação geral não possui certificado e, portanto, sua operação não pode ser suspensa. Não obstante, a ANAC já possui as ferramentas para cumprir com o intuito do requisito, como exemplo, a suspensão dos certificados da aeronave ou piloto, conforme previsão legal apropriada.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. Toda a seção 91.29 foi excluída da proposta, visto que é claro que “o não cumprimento dos requisitos estabelecidos” no RBAC 91 “será apurado e os infratores estarão sujeitos às sanções previstas no CBA”, sem que isso precise estar expresso no Regulamento.

Contribuição nº 56
Colaborador: Carlos Montino de Oliveira
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não consta no RBAC 91
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Aeronave operando sob regras do RBAC 91, não certificada para operar comercialmente, caso seja surpreendida ou identificada realizando transporte remunerado sem a devida certificação e autorização para tal, será interdita e emitido auto de infração e interdição pertinentes.
§1º As evidências de realização de transporte remunerado sem certificação ou autorização serão colhidas por inferência ou evidências estatísticas ou perfil de utilização realizados pela autoridade de aviação civil.
§2º As inferências serão ser materializadas de acordo com a regulamentação específica.
§3º Será possível a autoridade de aviação civil designar inspetores de aviação civil, com ou sem acompanhamento de autoridade policial, para que possa consumir o flagrante esperado ou o flagrante presumido contra a prática de transporte remunerado de passageiros ou cargas sem certificação ou autorização para tal.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Existem aeronaves que não são certificadas para operar comercialmente e mesmo assim operam dessa forma, logrando êxito diante da ausência de previsão regulamentar que facilite essa constatação irregular.

Não há como inspecionar a operação do voo de modo a evidenciar o “flagrante” com as ferramentas regulatórias atuais, o que se torna essa situação duplamente perniciosa para o sistema de aviação civil pois, com razão, apontam essa deficiência da Anac ante seu papel de regulador e fiscalizador, pois só demonstra ter alcance fiscalizatório nos operadores devidamente certificados.

De outro lado, os operadores não certificados a operar comercialmente atuam livremente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Com relação ao caput, a proibição já consta do parágrafo 119.5(c) do RBAC 119. O RBAC 91 não é o local apropriado para estabelecer a providência administrativa que será tomada em caso de descumprimento de RBAC 119.

Com relação aos §§1º e 2º, a sanção deve basear-se em casos concretos e não em “inferência ou evidências estatísticas”. As estatísticas até servem como matéria para planejar a fiscalização, com o fim de aumentar a probabilidade de a fiscalização flagrar irregularidades concretas, mas não é possível atuar com base em estatísticas. De qualquer forma, o possível uso de estatísticas com o fim de planejar fiscalizações é objeto de gestão interna da área fiscalizadora e não de Regulamento dirigido ao público regulado.

Com relação ao §3º, o dispositivo já se encontra previsto no art. 3º da Instrução Normativa nº 101, de 14 de junho de 2016.

Contribuição nº 57

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:

9-Parágrafo 91.XXX da Subparte “A” – Geral – Designação e atribuições do piloto responsável para a operação aérea não regida pelo RBAC 135 ou 121 (inclusão):

Não há trecho previamente redigido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:

9-Parágrafo 91.XXX da Subparte “A” – Geral – Designação e atribuições do piloto responsável para a operação aérea não regida pelo RBAC 135 ou 121 (inclusão):

(a) Todo operador de aeronave matriculada no Brasil que não esteja vinculada às regras das operações regidas pelo RBAC nº 121 ou 135 deve designar um piloto responsável pela aeronave, com vínculo empregatício, e detentor das habilitações válidas necessárias à sua operação.

(b) O piloto responsável pela aeronave responderá solidariamente ao operador pelo correto cumprimento do programa de manutenção previsto para a aeronave e pela designação da tripulação para operá-la, inclusive quanto à verificação da existência de correto vínculo empregatício desta com o operador.

(c) O piloto responsável pela aeronave pode ser o próprio operador, caso este possua as licenças, certificados e habilitações válidas necessárias para a sua operação da aeronave, caso em que não seria requerido o vínculo empregatício citado no item (a) deste parágrafo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91

9-Parágrafo 91.XXX da Subparte “A” – Geral – Designação e atribuições do piloto responsável para a operação aérea não regida pelo RBAC 135 ou 121 (inclusão):

Objetivo da alteração do texto:

-Criar a figura do “piloto responsável”, de modo a garantir a segurança da operação na aviação geral e o respeito à legislação trabalhista.

De acordo com a regulamentação da ANAC atualmente em vigor, um operador da aviação geral “particular” (não vinculada às operações reguladas pelos RBAC nº 121 e 135) não necessita ter conhecimentos aeronáuticos específicos para exercer sua função, o que prejudica sua capacidade de gestão da manutenção da aeronave sob sua responsabilidade. Desta maneira, a existência de um piloto regularmente habilitado responsável pela operação trará muito mais qualidade à gestão da aeronave, em especial quanto à boa ordem da manutenção da mesma, pois este possui os conhecimentos teóricos e práticos da mesma, proporcionados pela sua habilitação técnica.

Outra questão relevante diz respeito à regularidade trabalhista da tripulação que este mesmo parágrafo visa contribuir. Além do senso comum e da experiência prática, que apontam para o agravamento da segurança operacional quando a operação aeronáutica ocorre com pilotos “free-lancers” e/ou sem contrato formal de trabalho regido pela CLT, há análises do CENIPA apontando para a irregularidade trabalhista influenciando negativamente a segurança operacional – vide o relatório Final do PP-EPD. A propósito, um outro regulamento da ANAC, o RBHA-65 – Despachante Operacional de Voo e Mecânico de Manutenção Aeronáutica, exige vínculo

empregatício para outros profissionais da aviação não por outro motivo que a garantia da qualidade da segurança operacional. Se DOVs e MMAs necessitam ser corretamente contratados de acordo com os regulamentos da ANAC, não há motivo para que os tripulantes também não o sejam.

Evidentemente, a contratação de um piloto responsável não seria requerida quando o próprio operador for habilitado para operar a aeronave, pois neste caso ele não só seria capaz de efetuar a correta gestão do processo de manutenção do equipamento, como não faria sentido o vínculo empregatício. Mas para todos os casos em que o operador contrata profissionais para compor a tripulação, é extremamente importante que a regularidade trabalhista de tripulantes seja exigida pela ANAC, seja por uma questão de segurança operacional, seja pelo fato de a Agência ser uma autarquia federal e, como tal, ter a obrigação de colaborar com os esforços dos demais órgãos federais no cerceamento do trabalho informal – e, por extensão, da sonegação fiscal gerada por tal informalidade.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Com relação ao item (a), este já se encontra contemplado pelo parágrafo 91.5(a)(2) da proposta, com exceção do vínculo empregatício (tratado mais abaixo).

Com relação ao item (b), a responsabilidade do piloto em comando já se encontra especificada na seção 91.3, sendo desnecessário repeti-las. Pode ou não ser responsabilidade do piloto em comando zelar “pelo correto cumprimento do programa de manutenção previsto para a aeronave e pela designação da tripulação para operá-la”, a depender do arranjo contratual entre operador e piloto. Dessa forma, não cabe dizer em regulamento que o piloto será sempre responsabilizado solidariamente. A obrigação primária do piloto é não decolar caso a aeronave não cumpra as exigências necessárias para o voo, mas não necessariamente garantir que a aeronave atenderá essas exigências.

Com relação ao parágrafo (c), este só seria necessário caso fosse acatada a sugestão de se exigir o vínculo empregatício.

Com relação à sugestão de exigir o vínculo empregatício, a ANAC não entra no mérito da forma de contratação. É também bastante questionável o argumento de que a falta de vínculo empregatício influencia negativamente a segurança operacional. O item 2 do Relatório Final A-506/CENIPA/2015, do PP-EPD (mencionado na contribuição) levanta essa questão, mas aponta que o problema real foi que o “operador não tem como exercer diretamente a supervisão gerencial sobre as operações aéreas”, e que “os pilotos em questão não realizavam treinamentos periódicos e não tinham tido acesso a simuladores de voo do modelo de aeronave”. As duas recomendações de segurança emitidas para a ANAC em função desse acidente também não mencionam a forma de contratação:

A - 506/CENIPA/2015 – 001 Emitida em: 21/07/2015

Atuar, junto ao Governo do Estado do Amazonas, de modo a garantir que o operador realize uma adequada supervisão sobre as operações em suas aeronaves, especialmente quanto aos aspectos relacionados aos treinamentos de seus tripulantes ou de tripulantes contratados por meio de terceirização de contratos.

A - 506/CENIPA/2015 – 002 Emitida em: 21/07/2015

Estudar a viabilidade de criar uma legislação específica ou modificar a existente a fim de garantir o treinamento periódico para tripulantes de operadores da Administração Pública Direta, tais como Governos Estaduais e Municipais.

Nos novos regulamentos, a ANAC tem preferido utilizar simplesmente o termo “vinculado”, de modo a explicitar que deve haver algum tipo de contrato formal entre profissional e instituição, mas sem especificar o tipo da relação contratual, que evidentemente deve obedecer às leis brasileiras. Embora o RBHA 65 ainda mencione o vínculo empregatício, a proposta de RBAC 65 não a utiliza mais (vide a audiência pública nº 11/2014).

Contribuição nº 58

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.102

(c) Somente um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC 121 ou 135 pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave. Um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.102

(c) Exceto como previsto no parágrafo (c)-I desta seção, somente pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave:

(1) um piloto habilitado na aeronave; ou

(2) uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC nº 121 ou 135 que atenda, adicionalmente, aos seguintes requisitos:

(i) seja competente para dar partida nos motores ou taxiar a aeronave;

(ii) seja qualificada no uso do equipamento de rádio-comunicação, se tal equipamento é requerido; e

(iii) tenha recebido instrução de pessoa competente com relação ao leiaute do aeródromo e, quando apropriado, informações sobre rotas, sinais, marcações, luzes, sinais e instruções ATC, fraseologia e procedimentos, e seja capaz de cumprir as normas operacionais necessárias ao movimento seguro da aeronave no aeródromo.

(c)-I Um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os RBACs 121 e 135 não estabelecem requisitos para que uma pessoa possa taxiar a aeronave, até porque tal táxi não se dará, imagino, em uma operação segundo os RBACs 121 ou 135. Assim, ainda que se pretenda permitir apenas a tais operadores utilizar uma pessoa não habilitada, é importante estabelecer os requisitos que tal utilização deve obedecer, em conformidade com o item 2.2.2.1 do Anexo 6 Parte II.

Observo que o texto do Anexo se refere a aviões, apenas.

Para helicópteros, há requisito semelhante em 2.2.4.2 (embora seja destinado a operadores comerciais, trata de operação com fins alheios ao voo e, portanto, não se enquadraria em uma operação sob o RBAC 135), que poderia ser traduzido caso se queira adotar um parágrafo com os requisitos específicos para helicópteros.

Por fim, sugiro confirmar se o MMA precisa de alguma habilitação específica para dar partida nos motores, ou se qualquer habilitação é suficiente (como está no texto proposto).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A prerrogativa de dar partida nos motores ou taxiar a aeronave foi limitada a um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo o RBAC nº 119 ou organização de manutenção certificada segundo o RBAC nº 145 (este último caso, somente avião). Para essa pessoa foi estabelecido também os requisitos adicionais propostos nos itens (c)(2)(i), (ii) e (iii) da contribuição (utilizado o termo “sinalização” ao invés de sinais, em acordo com o termo utilizado no parágrafo 139.209(a)(5) do RBAC nº 139). Referir-se à análise da contribuição nº 59 deste Relatório.

Contribuição nº 59

Colaborador: Carlos Eduardo Lopes de Almeida

Instituição: ANAC

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

91.102 (c) Somente um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC 121 ou 135 pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave. Um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.102 (c) Somente um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC 121 ou 135 pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave. Um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado pode dar partida no(s) motor(es) de **qualquer aeronave, e pode fazer o taxiamento da mesma.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A justificativa para essa alteração é a revogação da IAC 3204.

No entanto, da forma que está prejudicaria as Organizações de Manutenção Aeronáutica (OMA - RBAC 145), que deveria ter um piloto exclusivamente para taxiar as aeronaves que não são 121 e 135, o que não ajuda em nada a segurança de voo.

Assim, propõe-se especificar que o MMA pode dar partida em qualquer aeronave (e não apenas 121 e 135), e que pode taxiar a mesma. Se for o caso, pode incluir mais uma condição, que é a vinculação a uma OMA.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A inclusão do termo “qualquer” é desnecessária. Foi acatada a sugestão de uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC nº 119 (que comporta as operações segundo os RBAC nº 121 ou 135) pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave. Mas foi incluído também a possibilidade de uma organização de manutenção certificada segundo o RBAC nº 145. No entanto a possibilidade foi mantida apenas para aviões, e como condição limitativa foi incluída a exigência de que ele cumpra requisitos adicionais, conforme a análise da contribuição nº 58 deste Relatório.

Contribuição nº 60

Colaborador: Diego Muniz Benedetti

Instituição: ANAC

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

91.102-(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo em uma operação se o aeródromo for cadastrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta, com exceção dos casos previstos na seção 91.329, 91.331, Subparte O deste Regulamento e na seção 137.301 do RBAC nº 137.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.102-(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo em uma operação se o piloto em comando entender que o aeródromo é adequado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Com o desdobramento que se tem da palavra “APROVADO” em termos de tramites na ANAC, o requisito que se quer impor restringe “qualquer” operador, incluindo aviação geral, aerodesportiva e experimentais a operar em aeródromos cadastrados E aprovados para a operação.

Em primeiro lugar, sabe-se da dificuldade de “aprovação” de aeródromos de baixa infra-estrutura segundo os padrões estabelecidos que são obviamente para aeroportos com mínima infra-estrutura, além disso, a existência de pistas mais simples e mesmo em condições marginais (não-aprováveis segundo os padrões formais) é benéfica para certos segmentos da aviação civil e não compromete a segurança operacional. Por exemplo, a aviação aerodesportiva, a pesquisa e desenvolvimento e também a aviação geral de pequeno porte que muitas vezes ocorre em zonas remotas (até para o deslocamento privado entre propriedades rurais em regiões de difícil acesso).

A implementação de tal regra, inclusive sem respaldo internacional suficiente, uma vez que a mesma não foi identificada no regulamento FAA, e sem reconhecer a realidade da infra-estrutura aeroportuária brasileira, poderá travar ainda mais a aviação de pequeno porte, berço da cultura aeronáutica.

A exigência de aprovação de aeródromos para “qualquer” tipo de operação dificulta e pode inviabilizar o desenvolvimento técnico-científico limitando tanto pequenos fabricantes quanto centros universitários de desenvolvimento de aeronaves e seus componentes. Também prejudica sobremaneira a prática do aerodesporto, atividade que movimenta a economia e coopera com a evolução da cultura aeronáutica no país.

Quanto à segurança operacional, existem meios viáveis de se estabelecer, para a aviação geral, que a operação em pistas “não aprováveis segundo os padrões formais” se faça por conta e risco do operador. E ainda, que tais aeródromos sejam cadastrados de forma a garantir, em coordenação com o órgão de controle do espaço aéreo, que tais operações não coloquem em risco o sistema de aviação civil.

É papel da ANAC zelar pelo desenvolvimento da aviação no Brasil, o que envolve viabilizar as operações listadas acima, as quais podem ocorrer em segurança e sem representar qualquer risco a terceiros ou ao sistema de aviação civil. O texto proposto dá margem para a completa proibição da operação em pistas não preparadas ou fora das condições estabelecidas nos padrões formais, mesmo em casos onde isso não afeta a segurança de terceiros, passageiros ou do sistema de aviação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Não se pode abrir mão que o aeródromo seja cadastrado na ANAC. No entanto, foi acatada a sugestão de permitir que o próprio operador (não o piloto em comando, embora possam ser a mesma pessoa) determine se esse aeródromo cadastrado é adequado. Foi alterada a ordem do texto para deixar mais claro que as exceções se aplicam somente ao cadastro do aeródromo. Referir-se também à análise da contribuição nº 61.

Contribuição nº 61

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.102

(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo em uma operação se o aeródromo for cadastrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta, com exceção dos casos previstos na seção 91.329, 91.331, Subparte O deste Regulamento e na seção 137.301 do RBAC nº 137.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.102

(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo localizado no Brasil em uma operação se o aeródromo for cadastrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta, com exceção dos casos previstos nas seções 91.329 e 91.331 e na Subparte O deste Regulamento e na seção 137.301 do RBAC nº 137. Somente é permitido utilizar um aeródromo localizado no exterior em uma operação se o aeródromo for adequado à operação, considerando fatores como tamanho, superfície, obstáculos e iluminação e de acordo com as regras do país do aeródromo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- “nas seções 91.329 e 91.331 e na Subparte O deste Regulamento” em lugar de “na seção 91.329, 91.331, Subparte O deste Regulamento”.

Ainda, foi ajustada a aplicabilidade da seção. A obrigação de cadastro de aeródromos, constante no CBA, art 30, se aplica apenas aos aeródromos brasileiros, pois o CBA não tem competência para tratar de aeródromos estrangeiros (e não parece ser seu objetivo tratar da operação de aeronaves brasileiras em aeródromos estrangeiros, pois está na seção II da lei, intitulada “sistema aeroportuário”, e o art. 26 define o sistema aeroportuário pelo conjunto de aeródromos brasileiros). Assim, entendo que não é viável estabelecer que o aeródromo deve ser cadastrado e aprovado para aeródromos localizados no exterior. O requisito para aeródromos no exterior foi

baseado no FAR 135.229 (constante também no LAR 135.705), sendo acrescido que devem ser cumpridas as regras do país do aeródromo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O ajuste editorial perdeu o objeto com a exclusão do trecho.

Não foi incluída a disposição sobre o aeródromo localizado no exterior, porque isso poderia afetar aeronaves brasileiras que operem no exterior, onde a ANAC não tem competência para atuar. Na frase principal foi acatada a sugestão de explicitar que a regra se aplica a aeródromos localizados no Brasil. Referir-se também à análise da contribuição nº 60.

Contribuição nº 62

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.102

(e)(2) no caso de um helicóptero, for possível parar o(s) rotor(es) principal(ais) ou, se isso não for possível, mantê-los em marcha lenta, e a altura mais baixa do disco varrido pelos rotores principais seja suficiente para permitir a passagem dos passageiros com margem de segurança; e

(g) (2) houver no mínimo 50% do número de comissários requeridos e/ou pessoas adequadamente treinadas para dirigir uma evacuação de emergência, bem como os meios de evacuação de emergência estejam disponíveis;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.102

(e)(2) no caso de um helicóptero, for possível parar o(s) rotor(es) principal(ais) ou, se isso não for possível, os rotores forem mantidos em marcha lenta, e a altura mais baixa do disco varrido pelos rotores principais for suficiente para permitir a passagem dos passageiros com margem de segurança; e

(g)(2) houver no mínimo 50% do número de comissários requeridos e/ou pessoas adequadamente treinadas para dirigir uma evacuação de emergência, bem como os meios de evacuação de emergência estiverem disponíveis;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- Em (e)(2), na minuta, foi alterada a construção atual do RBHA 91, que utiliza a estrutura “a menos que seja...”, para “se for...”. No entanto, apenas o primeiro verbo “seja” foi alterado para “for”. A proposta visa a adequar os demais verbos;
- Em (g)(2), foi proposta alteração semelhante do verbo “estejam” para “estiverem”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. A estrutura do parágrafo (e)(2) foi alterada, de modo que a contribuição perdeu seu objeto.

Contribuição nº 63-A

Colaborador: Marco Antonio de Assis Bedeschi

Instituição: Imetame Metalmeccânica Ltda

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

91.102 Regras gerais

(c) Somente um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC 121 ou 135 pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave. Um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ALTERAÇÃO:

91.102 Regras gerais

(c) Somente um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC 121, 125 ou 135 pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave. Um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave e taxiar ou movimentar com push ou pull back desde que adequadamente treinada e autorizada pelo operador da mesma.

OU

91.102 Regras gerais

(c) Somente um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo os RBAC 121, 125 ou 135 pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave.

Um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave, taxiar ou ocupar o posto de pilotagem para movimentar com push ou pull back desde que adequadamente treinada e autorizada pelo operador da mesma.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os operadores 125 também atenderão a requisitos operacionais contidos no RBAC 119, com a necessidade de obtenção do COA. – Certificado de Operador Aéreo.

Muitas atividades de inspeção e manutenção de linha de aeronaves de operador que se enquadrarão no futuro requisitos do RBAC 125 requer mover a aeronave de um ponto de pernoite no pátio, para um ponto determinado pela administração aeroportuária como área de RUNUP, ou para cheques, operacionais e funcionais, que requer movimentação da aeronave.

Para essas atividades se obrigatoriamente requerer a presença de um tripulante terá grandes impactos para cumprimento de jornada trabalho do mesmo, como exemplos:

- alguns aeroportos como Porto Alegre, movimentar a aeronave da área de pernoite, para rampa que permite fazer embarque e desembarque, requer pelo menos 3 horas de jornada para essa operação;
- Algumas atividade de cheques operacionais, requer giro dos motores para runup, e normalmente em alguns aeroportos, não se pode realizar o runup na mesma posição de embarque, requerendo assim movimentação da aeronave.
- Quando a aeronave ficar em uma oficina RBAC 145, que requerer movimentação da aeronave em push-back, push pull, ou mesmo runup, muitos operadores não tem condições de manter tripulantes durante longos períodos de manutenção;
- Muitas atividades ainda que para quaisquer operador 91, mesmo que não incluído nos requisitos do RBAC 125, que tenham mecânicos vinculados, ou contratados dentro de serviços de manutenção, não pode manter tripulante a disposição durante serviços de manutenção, e tais serviços poderão requerer movimentação da aeronave, e qualquer mecânico habilitado e treinado, pode realizar além do giro dos motores, TAXI, ou MOVIMENTAÇÃO de push-back, ou pull back que requeira uma pessoa a borda para assegurar a segurança da operação.
- Talvez seja importante apenas definir e comprovar o que é adequadamente treinado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A prerrogativa de dar partida nos motores ou taxiar a aeronave foi limitada a um piloto habilitado na aeronave ou uma pessoa vinculada e autorizada por um operador certificado segundo o RBAC nº 119 ou organização de manutenção certificada segundo o RBAC nº 145 (estes últimos casos, somente avião). Para essa pessoa foi estabelecido também os requisitos adicionais propostos nos itens (c)(2)(i), (ii) e (iii) da contribuição da contribuição nº 58 deste Relatório. A ANAC não considera seguro uma pessoa que não é piloto e não pertence a uma empresa certificada dar partida em motores e taxiar uma aeronave.

Referir-se à análise das contribuições nº 58 e 59 deste Relatório.

Contribuição nº 63-B

Colaborador: Breno Lucas Alvarenga

Instituição:

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

Antes de iniciar um voo, o piloto em comando de uma aeronave deve tomar ciência de todas as informações necessárias ao planejamento do voo. Tais informações devem incluir:

91.103(b) os comprimentos das pistas e a regularidade dos aeródromos a serem utilizados e as seguintes informações sobre distâncias de pouso e de decolagem:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.103(b) as dimensões das pistas e a regularidade dos aeródromos a serem utilizados e as seguintes informações sobre distâncias de pouso e de decolagem:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A largura das pistas também tem interface com as operações de aeronaves, dependendo de suas envergaduras e trens de pouso. Vide RBAC 154.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 64

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.103

(c) previamente à fase de preparação para o voo, a verificação da regularidade dos documentos da aeronave, da tripulação técnica e aeródromos de destino.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.103

(c) previamente à fase de preparação para o voo, a verificação da regularidade dos documentos da aeronave, da tripulação técnica e aeródromos de destino e de alternativa (quando requerido).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não há definição de “tripulação técnica” nos regulamentos da ANAC, havendo apenas definições (distintas) no Decreto-lei nº 18, de 1966, e na Portaria Interministerial nº 3016, de 1988. Entendo que a definição constante no RBAC 01 mais próxima seria a de “tripulante de voo”.

De qualquer forma, entendo que a segurança do voo depende tanto da regularidade da tripulação de voo quanto da tripulação de cabine, não havendo motivo para mencionar apenas a tripulação de voo.

Por fim, normalmente cada voo possui apenas um aeródromo de destino. Como na minuta constava “aeródromos”, sugeri incluir também o aeródromo de alternativa (quando requerido).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 65

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.107

(a) (1) somente é permitido ao piloto decolar com uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo certificado antes de 2 de novembro de 1987) se o piloto em comando da aeronave assegurar-se que cada pessoa a bordo tenha sido informada sobre:

(2) somente é permitido ao piloto movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo certificado antes de 2 de novembro de 1987) se o piloto em comando da aeronave assegurar-se que cada pessoa a bordo tenha sido orientada para colocar e ajustar seu cinto de segurança e, se instalados, seus cintos de ombro; e

(3)(iii)

(B) a cadeira de segurança para crianças tenha sido aprovada para uso em aeronaves pela ANAC ou por uma autoridade de aviação civil estrangeira, com base em padrões de segurança nacionais ou da OACI. Tal aprovação deve ser atestada em etiqueta fixada à cadeira; e

(C)

(3) a cadeira deve possuir a etiqueta requerida pelo parágrafo (a)(3)(iii)(B) desta seção. Na etiqueta deve constar o peso máximo para o qual a cadeira foi aprovada.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.107

(a) (1) somente é permitido ao piloto decolar com uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo certificado antes de 2 de novembro de 1987) se o piloto em comando da aeronave se assegurar de que cada pessoa a bordo tenha sido informada sobre:

(2) somente é permitido ao piloto movimentar na superfície, decolar ou pousar uma aeronave civil brasileira (exceto um balão livre que incorpore uma cesta ou gôndola ou um dirigível de tipo certificado antes de 2 de novembro de 1987) se o piloto em comando da aeronave se assegurar de que cada pessoa a bordo tenha sido orientada para colocar e ajustar seu cinto de segurança e, se instalados, seus cintos de ombro; e

(3)(iii)

(B) a cadeira de segurança para crianças tenha sido aprovada para uso em aeronaves pela ANAC ou por uma autoridade de aviação civil estrangeira, com base em padrões de segurança nacionais ou da OACI. Tal aprovação deve ser atestada em etiqueta fixada à cadeira. Na etiqueta deve constar o peso máximo para o qual a cadeira foi aprovada; e

(C)

(3) a cadeira deve possuir a etiqueta requerida pelo parágrafo (a)(3)(iii)(B) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial

- Regência de “assegurar-se de que”, como, aliás, já utilizado em outros trechos doo regulamento. Ainda, foi usada próclise, pois o condicional “se” atrai a partícula “se”.
- Foi alterada a posição do requisito de que o peso máximo conste na etiqueta. Uma vez que o parágrafo (a)(3)(iii)(B) tem os requisitos sobre a cadeira e o parágrafo (a)(3)(iii)(C) tem os requisitos sobre o operador (“o operador se responsabilize pela verificação do cumprimento das regras abaixo”), entendo que a exigência sobre o conteúdo da etiqueta deve estar em (a)(3)(iii)(B). Observo que, dessa forma, o operador ainda será responsável por verificar se o peso consta na etiqueta, agora de forma indireta, por referência.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 66

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.109 Instrução de voo, voo por instrumentos simulado e exames em voo

(a)

(2) a pessoa manipulando os comandos tiver, pelo menos, licença de piloto privado (PP) e habilitação apropriada para o avião.

(c) Somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira em voo por instrumentos simulado se:

(1) o outro posto de pilotagem for ocupado por um piloto de segurança que possua, pelo menos, uma licença de PP e habilitação válida para a aeronave utilizada e para a operação conduzida;

(2) o piloto de segurança tiver adequada visibilidade para a frente e para cada lado da aeronave ou um observador competente, dentro da aeronave, suplemente a visibilidade do piloto de segurança;

(3) a aeronave for equipada com duplos controles em total funcionamento, com exceção do balão livre tripulado. No entanto, voo por instrumentos simulado pode ser conduzido em um avião monomotor equipado com um único volante de controle transferível de posto por rotação (throwover control) em vez de dois controles fixos de profundor e de aileron quando:

(i) o piloto em comando ou o instrutor verificar que o voo pode ser conduzido com segurança; e

(ii) a pessoa manipulando os comandos tiver, pelo menos, licença de PP e habilitação apropriada para o avião; e

(4) pelo menos um dos ocupantes possuir habilitação IFR válida.

(d) Salvo se de outra forma autorizado pela ANAC, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira que esteja sendo utilizada em exame de proficiência se o piloto que estiver ocupando uma das posições de controle for habilitado para atuar como piloto em comando da aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.109 Instrução de voo e voo por instrumentos simulado

(a)

(2) a pessoa manipulando os comandos tiver, pelo menos, licença de piloto privado (PP) e habilitação apropriada para o avião.

(c) Somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira em voo por instrumentos simulado se:

(1) o outro posto de pilotagem for ocupado por um piloto de segurança que possua, pelo menos, uma licença de PP e habilitação válida para a aeronave utilizada;

(2) o piloto de segurança tiver adequada visibilidade para a frente e para cada lado da aeronave ou um observador competente, dentro da aeronave e com comunicação com o piloto de segurança, suplementar a visibilidade do piloto de segurança;

(3) a aeronave for equipada com duplos controles em total funcionamento, com exceção do balão livre tripulado. No entanto, voo por instrumentos simulado pode ser conduzido em um avião monomotor equipado com um único volante de controle transferível de posto por rotação (throwover control) em vez de dois controles fixos de profundor e de aileron quando:

(i) o piloto em comando ou o instrutor verificar que o voo pode ser conduzido com segurança; e

(ii) a pessoa manipulando os comandos tiver, pelo menos, licença de PP e habilitação apropriada para o avião; e

(4) pelo menos um dos ocupantes dos postos de pilotagem possuir habilitação IFR válida.

91.5

(xx) Salvo se de outra forma autorizado pela ANAC, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se o piloto que estiver ocupando uma das posições de controle for habilitado para atuar como piloto em comando da aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- correção do verbo em (a)(2), alinhando ao “tiver” já constante em (a)(1).
- correção do verbo em (c)(2): “suplementar”

Habilitação para a operação em (c)(1)

Em (c)(1), não ficou claro o objetivo de se incluir habilitação válida “para a operação sendo conduzida”. Das habilitações relativas à operação (RBAC 61.5(b)(4)), entendo que não se aplicariam, a um voo por instrumentos simulado (normalmente conduzido com objetivo de instrução), as habilitações de rebocador de planador, agrícola e lançador de paraquedista. Também entendo que não é requerido do piloto de segurança que seja habilitado como instrutor de voo, pois é exigido apenas que seja PP. Por fim, o parágrafo (c)(4) já estabelece que apenas um dos ocupantes precisa possuir habilitação IFR, ou seja, não seria requerido que o piloto de segurança seja habilitado IFR.

Ainda, observo que a habilitação para operação não é mencionada no requisito principal que trata de habilitação dos tripulantes, em 91.5(a), sendo mencionada apenas a “certificação para voo IFR” em 91.5(b).

Assim, não entendo a razão de se incluir, em relação ao RBHA 91, a necessidade de habilitação válida “para a operação sendo conduzida”, e penso que o único efeito dessa alteração seria levar ao entendimento incorreto de que seria necessário que o piloto de segurança possuísse habilitação IFR.

Caso se queira mencionar a necessidade das habilitações para a operação, penso que o local mais adequado seria em 91.5(a), pois se trataria de um requisito geral, para todas as operações, e não apenas de um requisito para as operações de voo por instrumentos simulado. A especificidade com relação a habilitação de operação que existe para o voo por instrumentos simulado já é tratada em (c)(4), permitindo que um dos pilotos não possuía IFR válido.

Parágrafo (c)(2)

Foi incluído requisito de que o observador competente possua “comunicação com o piloto de segurança”, em harmonização ao item 3.2.4 do Anexo 2. Em aeronaves menores, como as normalmente utilizadas em instrução, a comunicação poderia ser direta e, nesse caso, o requisito não irá sobrecarregar os regulados. Por outro lado, para aeronaves maiores, em que não é possível se comunicar com os postos de pilotagem a partir de qualquer assento, o requisito é mais relevante e irá impor requisitos adicionais aos regulados, ao mesmo tempo em que garante a segurança da operação. Afinal, o objetivo de requerer que o observador competente suplemente a visão do piloto de segurança é permitir que o observador informe ao piloto de segurança o que só o observador pode ver.

Parágrafo (c)(4)

O texto proposto na minuta mencionava “ocupantes”, que inclui todas as pessoas a bordo da aeronave e, nesse caso específico incluiria o observador competente citado em (c)(2). No entanto, creio que a intenção seja que um dos pilotos, os “ocupantes dos postos de pilotagem”, possua IFR válido.

Ainda, considerando o alinhamento usual entre FAR e RBAC e tendo em vista que este parágrafo seria adicionado em relação ao RBHA 91 e ao FAR, observo que, de acordo com o livro FARs Explained (Kent S. Jackson e Lori N. Edwards, 2009), apenas seria requerida habilitação IFR de um dos pilotos se o voo fosse realizado segundo um plano de voo IFR. Ainda, nesse caso, o piloto em comando precisaria ter habilitação IFR válida.

Entendo que a regra do RBAC 91.109(c) não trataria especificamente de um voo IFR. A exigência de habilitação IFR para o piloto em comando nesse caso viria de 91.5. No entanto, registre-se que, para o caso de voo VFR com simulação de IFR, a regra brasileira será mais restritiva que o que seria aplicado pelo FAA.

Parágrafo 91.109(d)

O requisito foi modificado em relação ao RBHA 91, alterando significativamente o caráter da exigência. Pelo RBHA 91, para alguns exames, se requeria que uma pessoa, que não o examinando, estivesse qualificada para atuar como piloto em comando da aeronave (entendo “qualificada” como uma pessoa apta a exercer a função, sendo mais amplo que o “habilitada”; por exemplo, uma pessoa habilitada, mas sem experiência recente, não está qualificada). Isso pressupunha um grau de segurança adicional para estes exames, pois mesmo se o examinando estivesse habilitado/qualificado seria requerido que houvesse um segundo piloto qualificado nos controles.

Pelo texto da minuta, se estenderia o requisito para todos os exames, porém se passaria a permitir que o próprio examinando cumpra com o requisito de ser a pessoa habilitada como piloto em comando.

Porém, entendo que a exigência do texto da minuta não mais seria uma exigência específica do voo de exame de proficiência, pois todos os voos exigiriam que uma pessoa habilitada como piloto em comando estivesse nos controles da aeronave.* Assim, proponho que o texto seja direcionado à seção 91.5, não sendo necessário mais limitar sua aplicabilidade aos voos de exame de proficiência.

Em razão dessa alteração, foi alterado também o título da seção.

*A única exceção que consegui imaginar é o voo solo de aluno piloto. No entanto, não entendo que este seja um empecilho ao estabelecimento do requisito, pois, a rigor, o texto da minuta do RBAC 91.5 também impediria o voo solo de aluno piloto.

Isso não ocorre com o texto do RBHA 91.5, pois o uso de “qualificação” permitiria a interpretação de que o aluno piloto, embora não habilitado, estaria qualificado para voo solo. Caso se queira resolver isso, proponho que seja feita uma ressalva ao voo solo de aluno piloto no RBAC 91.5(a)(2).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

As sugestões referentes aos parágrafos 91.109(a)(2), (c)(1) e (c)(2) foram acatadas conforme propostas.

O parágrafo 91.109(c)(4) foi excluído da proposta, visto que não foi identificado nos autos a motivação para inserção desta restrição, que não encontra paralelo no RBHA 91 nem no 14 CFR Part 91.

Já o parágrafo 91.109(d), o texto foi realinhado ao que constava do RBHA 91, que é também harmonizado à regulamentação internacional de referência (14 CFR Part 91 dos EUA), visto que não estava claro nos autos o porquê de ser aliviada a regra de se exigir um piloto em comando habilitado que não o piloto examinado. Não encontramos na documentação americana a razão da existência deste requisito, mas é possível que sua existência seja justificada para a eventualidade de o piloto sendo checado ser reprovado no exame e a aeronave, se não tiver um outro piloto em comando qualificado, ter que operar o restante do voo sem um piloto em comando qualificado. Foi ainda restituído o termo “qualificado” em vez de “habilitado”, conforme a sugestão.

Contribuição nº 67

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER- Clube de Aeronautica Sede Barra), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Francis Barros (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Márcio de Farias Dell’Aglío (CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Ricardo Conte (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.111 – (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pela ANAC e o voo for realizado em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir no texto onde e como conseguir esta prévia autorização da ANAC para o voo de formação

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Falta informação dos procedimentos para a obtenção desta autorização.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A necessidade de autorização da ANAC para voo de formação foi excluída do texto. Quando o voo de formação for parte de um evento, então será tratada pela seção 91.303.

Contribuição nº 68

Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho

Instituição: particular

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

91.111 – (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pela ANAC e o voo for realizado em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir no texto onde e como conseguir esta prévia autorização da ANAC para o voo de formaçã, ou então EXCLUIR O TEXTO.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Falta informação dos procedimentos para a obtenção desta autorização, tal exigência inviabiliza a prática e treinamento desta modalidade de voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada. A necessidade de autorização da ANAC para voo de formação foi excluída do texto. Quando o voo de formação for parte de um evento, então será tratada pela seção 91.303.

Contribuição nº 69

Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental)

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

91.111 - Operação perto de outra (s) aeronave(s) (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pela ANAC e o voo for realizado em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.111 - Operação perto de outra (s) aeronave(s) (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pelo DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Muita burocracia pedir autorização para voo em formação para dois órgãos. Bastaria somente o DECEA aprovar.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. A necessidade de autorização da ANAC para voo de formação foi excluída do texto. Quando o voo de formação for parte de um evento, então será tratada pela seção 91.303.

Contribuição nº 70
Colaborador: José Roberto Rangel Heller
Instituição: Piloto - Construtor Amador
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.111 - Operação perto de outra (s) aeronave(s) (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pela ANAC e o voo for realizado em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.111 - Operação perto de outra (s) aeronave(s) (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pelo DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Precisa simplificar o procedimento. É muita burocracia pedir autorização para voo em formação para dois órgãos. Bastaria somente o DECEA aprovar.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. A necessidade de autorização da ANAC para voo de formação foi excluída do texto. Quando o voo de formação for parte de um evento, então será tratada pela seção 91.303.

Contribuição nº 71-A
Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb
Instituição: cidadão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.111 - Operação perto de outra (s) aeronave(s) (b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pela ANAC e o voo for realizado em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.111 - Operação perto de outra (s) aeronave(s) (b) Somente é permitida operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se previamente autorizado pelo DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não faz parte da competência e não há necessidade da ANAC autorizar este tipo de operação. A competência se mantém ao órgão destinado ao controle do espaço aéreo, o DECEA.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A autorização da ANAC aborda certas condições referentes ao voo que escapam às competências do DECEA, como o risco a terceiros no solo, a presença ou não de passageiros, etc...

Contribuição nº 71-B
Colaborador: Breno Lucas Alvarenga
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.149 Informação sobre condições potencialmente perigosas (a) Sempre que um piloto encontrar em voo uma condição meteorológica potencialmente perigosa ou outra anormalidade cuja divulgação esse piloto considerar essencial à segurança de outros voos, ele deve notificar <u>uma apropriada estação rádio de solo</u> tão logo seja possível.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

[...] ele deve notificar o <u>órgão ATS e/ou órgão de meteorologia</u> tão logo seja possível.
OU
ele deve notificar o <u>órgão pertinente/apropriado</u> tão logo seja possível
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A expressão “estação rádio de solo” não é pertinente. Dentro do SISCEAB, há os CMVs (Centros Meteorológicos de Vigilância), que têm o serviço VOLMET, responsável por difundir via rádio informações meteorológicas. Os órgãos ATS também podem desempenhar informação semelhante.
“Estação rádio” não é o termo correto para o contexto, pois remete a AFIS, que é um serviço de informação de voo de aeródromos (vide ICAs 100-12 e 100-37). O ideal é algo como “órgão ATS”, “órgão de meteorologia”, “órgão pertinente”, ou algo nesse sentido.
O item 91.149(c) causa redundância com o 91.149(a)
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme a primeira alternativa.

Contribuição nº 71-C
Colaborador: Breno Lucas Alvarenga
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.149 Informação sobre condições potencialmente perigosas (c) O piloto em comando deve também realizar as notificações previstas por esta seção ao primeiro órgão de serviço de tráfego aéreo (ATS) ao longo da rota, de acordo com as regras do DECEA
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão do trecho 91.149(c)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O item 91.149(c) causa redundância com o 91.149(a). Os únicos que podem receber tal informação sobre condições meteorológicas são os órgãos ATS e órgãos de meteorologia (CMV/VOLMET). Alterando-se o trecho do 91.149(a) de “apropriada estação rádio de solo” para “órgão pertinente”, não há necessidade de se manter o item 91.149(c).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme foi proposta.

Contribuição nº 72
Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER- Clube de Aeronautica Sede Barra), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Francis Barros (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Márcio de Farias Dell’Aglío (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Ricardo Conte (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.151 – (a) Somente é permitido começar um voo VFR em um avião se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo velocidade normal de cruzeiro: (1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.151 – (a) Somente é permitido começar um voo VFR em um avião se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo velocidade normal de cruzeiro: (1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos, exceto em voo acrobático efetuado dentro de box específico;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Entendemos que para a acrobacia aérea, um regime fechado de voo em função de um Box que normalmente se localiza na vertical de um aeródromo para que em caso de alguma emergência o piloto possa planar e pousar, uma quantidade mínima de combustível requerendo alternados e espera é desnecessária, até porque muitos aviões de competição não possuem capacidade no tanque suficiente para tanto, uma vez que as aeronaves são projetadas para serem leves.

Solicitamos que nesse caso seja feita uma regra de exceção para que em um cenário com tal gerenciamento de risco, possa se utilizar quantidades mínimas de combustível abaixo das sugeridas pelo novo regulamento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma. Foi incluído o trecho “afastados no máximo 50 km (27 NM) de um aeródromo”, para considerar o limite de um voo local.

Contribuição nº 73

Colaborador: Reinaldo Martins

Instituição: particular

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

91.151 – (a) Somente é permitido começar um voo VFR em um avião se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo velocidade normal de cruzeiro: (1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.151 – (a) Somente é permitido começar um voo VFR em um avião se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo velocidade normal de cruzeiro: (1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos, **exceto em vôo acrobático.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Normalmente os vôos acrobáticos são realizados com um combustível mínimo para reduzir o peso durante as manobras. Solicito que nesse caso seja feita uma regra de exceção para que em um cenário de acrobacia, possa se utilizar quantidades mínimas de combustível abaixo das requeridas pelo regulamento proposto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme a contribuição nº 72.

Contribuição nº 74

Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho

Instituição: particular

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

91.151 Requisitos de combustível e óleo para voos visuais (VFR) (a) Somente é permitido começar um voo VFR em um avião se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo velocidade normal de cruzeiro: (1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos; ou (2) durante a noite, voar mais, pelo menos, 45 minutos. (b) Somente é permitido começar um voo VFR em um helicóptero se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo consumo normal de cruzeiro, voar mais, pelo menos, 20 minutos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.151 Requisitos de combustível e óleo para voos visuais (VFR) (a) Somente é permitido começar um voo VFR em um avião se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo velocidade normal de cruzeiro: (1) durante o dia, **voar para aeródromo de alternativa** mais pelo menos, 30 minutos; ou (2) durante a noite, **voar para aeródromo de alternativa** mais voar mais pelo menos, 45 minutos. (b) Somente é permitido começar um voo VFR em um helicóptero se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo consumo normal de cruzeiro, voar mais, pelo menos, 20 minutos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É imperativo prever no planejamento de vôo **um aeródromo de alternativa**, mesmo quando em vôo VFR, que foi omitido nesta redação. Reduzindo margens de segurança para a operação,

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O requisito ficaria mais restritivo do que a regulamentação internacional de referência (14 CFR Part 91.151(a) e Anexo 6 à Convenção de Chicago, Parte II, itens 2.2.3.6.1.c e d), além do próprio atual RBHA 91, que hoje não contém essa restrição, sem que um problema concreto fosse apontado para aumentar a exigência de autonomia.

Contribuição nº 75

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.167

(a)(3) após isso, voar mais 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro para aviões e mais 30 minutos para helicópteros.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.167 (a)(3) após isso, voar em velocidade normal de cruzeiro: (i) mais 45 minutos, para aviões; e (ii) mais 30 minutos, para helicópteros.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O regulamento não deixa claro qual deve ser o consumo a ser considerado para helicópteros. No FAR, se utiliza “velocidade normal de cruzeiro”, como para aviões. A proposta acima se propõe a esclarecer este aspecto. Observo, no entanto, que o Anexo 6 Parte III Seção III, itens 2.8.4.1(a) e 2.8.3.2(b), exige 30 minutos em velocidade de espera, a 450 m (1500 pés), sobre a alternativa, com condições normais de temperatura. Há ainda outras pequenas diferenças, com a menção a realizar uma aproximação para a alternativa, então ter 30 minutos de reserva, mais o combustível para nova aproximação e pouso, além de um combustível adicional para o caso de ocorrer contingências que acarretem aumento de consumo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 76
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.167 (a)(2) voar desse aeródromo até o aeródromo de alternativa; e [não há requisitos específicos para estabelecer quando é requerido aeródromo de alternativa nem quais as condições exigidas de tal aeródromo]
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.167 (a)(2) voar desse aeródromo até o aeródromo de alternativa, quando requerido pela seção 91.169-I deste regulamento; e 91.169-I Aeródromos de alternativa (a) Avião. Somente é permitido operar um avião em voo IFR se for indicado no plano de voo um aeródromo de alternativa, salvo se: (1) a duração do voo desde o aeródromo de partida até o aeródromo de destino for tal que, considerando todas as informações operacionais relevantes ao voo, incluindo as condições meteorológicas, exista razoável garantia de que, no período estimado de uso do aeródromo de destino: (i) a aproximação e o pouso poderão ser feitos sob condições meteorológicas de voo visual; e (ii) pistas separadas sejam utilizáveis, com pelo menos uma pista tendo procedimento de aproximação por instrumentos operacional; ou (2) o aeródromo de destino for isolado e: (i) possuir um procedimento de aproximação por instrumentos padrão; (ii) for determinado um ponto de não retorno; e (iii) um voo não continuar além do ponto de não retorno salvo se as informações meteorológicas atualizadas indicarem que, no período estimado de uso do aeródromo: (A) o teto de nuvens será de pelo menos 300 m (1000 pés) acima dos mínimos associados ao procedimento de aproximação por instrumentos padrão; e (B) a visibilidade será de pelo menos 5,5 km (3 NM) ou de 4 km (2 NM) acima dos mínimos associados ao procedimento de aproximação por instrumentos padrão, o que for menor. (b) Helicóptero. Somente é permitido operar um helicóptero em voo IFR se for indicado no plano de voo um aeródromo de alternativa, salvo se: (1) as informações meteorológicas atualizadas indicarem que, no período previsto no parágrafo (b)(1)(i) desta seção, existirão as condições meteorológicas previstas no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção: (i) o período a ser considerado é: (A) se o voo tiver duração prevista de mais de duas horas: o período entre duas horas antes e duas horas depois do horário estimado de chegada ao aeródromo de destino; (B) se o voo tiver duração prevista de menos de duas horas: o período entre o início do voo e duas horas depois do horário estimado de chegada ao aeródromo de destino; (ii) as condições meteorológicas a serem consideradas são: (A) o teto de nuvens de pelo menos 120 m (400 pés) acima dos mínimos associados ao procedimento de aproximação por instrumentos padrão; e

- (B) a visibilidade será de pelo menos 1,5 km acima dos mínimos associados ao procedimento de aproximação por instrumentos padrão; ou
- (2) o aeródromo de destino for isolado e:
- (i) possuir um procedimento de aproximação por instrumentos; e
 - (ii) para operações off-shore, for determinado um ponto de não retorno.
- (c) Para os propósitos dessa seção:
- (1) aeródromo isolado significa um aeródromo de destino para o qual não há aeródromo de alternativa adequado, para uma determinada aeronave;
 - (2) pistas separadas significam duas ou mais pistas no mesmo aeródromo configuradas de forma que, se uma pista estiver fechada, operações na(s) outra(s) pista(s) podem ser conduzidas; e
 - (3) Ponto de não retorno significa o último ponto geográfico onde, para uma determinada aeronave em um determinado voo, é possível tanto prosseguir ao aeródromo de destino quanto alternar para um aeródromo de alternativa disponível.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No FAR 91.169, constam requisitos de aeródromo de alternativa em voo IFR, estabelecidos indiretamente, quando se exige que o conteúdo de um plano de voo IFR contenha um aeródromo de alternativa, em alguns casos. Também estabelece os mínimos meteorológicos para o aeródromo de alternativa.

O Anexo 6 (item 2.2.3.5 e 3.4.3.4 da Parte II; e 2.7 da Parte III Seção III) estabelece requisitos para quando são requeridos aeródromos de alternativa. Portanto, creio que o assunto deva ser regulado pela ANAC (como já é nos RBAC 135 e 121).

Poderia se argumentar que a seção 91.167, que trata dos requisitos de combustível, ao citar voo até o aeródromo de alternativa já exigira indiretamente a indicação de um aeródromo de alternativa. Porém, entendo que tal regra não é clara, e não abrange as exceções previstas no Anexo 6 ou no FAR 91.169.

Ainda, também não são tratados os mínimos meteorológicos do aeródromo de destino, que constam tanto no FAR quanto no Anexo 6.

Os requisitos do parágrafo (a) foram baseados no item 2.2.3.5 do Anexo 6 Parte II, para aviões.

As definições do parágrafo (c) foram baseadas nas definições do Anexo 6 Parte II, mas também valem para helicópteros.

Não foram incluídos os requisitos de aeródromo de alternativa de decolagem do item 3.4.3.4 do Anexo 6 Parte II, aplicável apenas a grandes aviões e aviões a reação. Para harmonização com o Anexo, poderia ser incluído só na subparte F. No entanto, para harmonização ao LAR 91, precisaria ser incluído para todos os aviões (LAR 91.600(a)).

Por simplificação, também não foi incluída menção a “ponto de replanejamento em voo” (“or from the point of in-flight re-planning”, constante em 2.2.3.5 do Anexo 6 Parte II).

Também não foram incluídos os requisitos para aeródromos de alternativa offshore, de 2.7.2 do Anexo 6 Parte III Seção III.

O número da seção foi escolhido porque a seção 91.169 do FAR é a seção que trata de aeródromo de alternativa para voo IFR. Porém, como seu objetivo é tratar de plano de voo (e o aeródromo de alternativa é algo secundário), entendeu-se que era devido utilizar o previsto na IN 30:

“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;”

Consequências em 91.167

A alteração proposta em 91.167 está de acordo com o item 2.2.3.6(a) do Anexo 6 Parte II. No entanto, não está de acordo com os requisitos para grandes aviões e aviões a reação do item 3.4.3.5.3(d)(3) – com a observação de que todo o 3.4.3.5.3 já não é atendido.

A alteração proposta também está de acordo com 2.8.3.1(a) do Anexo 6 Parte III Seção III. O item 2.8.3.1(b) já não é coberto também para outras operações (2.8.3.1(c) e – não sendo um problema gerado por essa proposta.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Apesar de o acatamento da contribuição tornar o requisito exposto no parágrafo 91.167(a)(2) menos restritivo do que era com o RBAC 91, entendeu-se por bem promover a sua inclusão por meio de futura discussão com a sociedade por meio de audiência pública. Desse modo, o assunto foi deixado para ser tratado em futura proposta de emenda ao RBAC nº 91.

Contribuição nº 77

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.203

- (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:
- (1) no caso de aeronaves que pretendam operar fora do território brasileiro, Certificado de Matrícula e Certificado de Aeronavegabilidade, originais, válidos, emitidos pela ANAC em nome do operador, exceto para os casos previstos nos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção;
- (...)
- (b) Somente é permitido operar uma aeronave experimental fora do território brasileiro se ela possuir a bordo um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) e, quando aplicável, o respectivo Certificado de Marca Experimental (CME).
- (c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado de tipo provisório se ela possuir a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade provisório conforme o RBAC nº 21 e Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013.
- (...)
- (e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possua a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas.
- (f) Somente é permitido operar uma aeronave civil se o(s) certificado(s) emitido(s), como aplicável(is), conforme um dos parágrafos (a), (b), (c) ou (e) desta seção, estiver(em) válido(s).

91.715 Aeronaves civis estrangeiras. Autorização especial de voo e de sobrevoos

- (a) As aeronaves civis estrangeiras podem ser operadas no Brasil sem o Certificado de Aeronavegabilidade previsto em 91.203, se for emitida uma autorização especial de voo segundo esta seção para essa operação. O requerimento para tal autorização deve ser feito à ANAC. Tal procedimento aplica-se, também, para o caso de uma aeronave a ser operada no Brasil com o propósito de demonstração em show aéreo.
- (b) A autorização de sobrevoos emitida pela ANAC para uma aeronave civil estrangeira pode conter as condições e limitações de operação que a ANAC considerar necessárias para a operação segura no espaço aéreo brasileiro e só é emitida após comprovação de existência da documentação referida pelo parágrafo (a) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203

- (a) Exceto se de outra forma autorizado por este regulamento, por regulamento de operação específico ou por permissão especial da ANAC, somente é permitido operar uma aeronave civil se ela tiver a bordo os seguintes documentos:
- (1) Certificado de Matrícula e Certificado de Aeronavegabilidade, originais, válidos, emitidos em nome do operador, exceto para o caso previsto no parágrafo (b) desta seção. No caso de aeronaves civis brasileiras, os certificados devem ser emitidos pela ANAC;
- (...)
- (b) Uma aeronave experimental pode possuir a bordo o Certificado de Marca Experimental (CME) em lugar do Certificado de Matrícula.
- (c) [reservado]
- (...)
- (e) [reservado]
- (f) [reservado]

91.715 Aeronaves civis estrangeiras. Autorização especial de voo e de sobrevoos

- (a) As aeronaves civis estrangeiras podem ser operadas no Brasil sem o Certificado de Aeronavegabilidade requerido por 91.203 a bordo se for emitida uma autorização especial de voo segundo esta seção para essa operação. O requerimento para tal autorização deve ser feito à ANAC.
- (b) A autorização de sobrevoos emitida pela ANAC para uma aeronave civil estrangeira pode conter as condições e limitações de operação que a ANAC considerar necessárias para a operação segura no espaço aéreo brasileiro e só é emitida após comprovação de existência do certificado de aeronavegabilidade.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Certificado de aeronavegabilidade

O regulamento separa em diversos parágrafos, desnecessariamente, os requisitos de certificado de aeronavegabilidade. Certificado de autorização de voo experimental, certificado de aeronavegabilidade provisório e certificado de aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas são também certificados de aeronavegabilidade, conforme previsto no RBAC 21.175. Não vejo razão para tratar esses certificados de forma diferente, principalmente tendo em vista que outros certificados de aeronavegabilidade especiais (21.175(b)), como categoria primária, restrita, leve esportiva e autorizações especiais de voo, não são tratados da mesma forma no 91.203. Por que estes certificados já seriam abrangidos pelo parágrafo (a), mas os outros casos exigiriam parágrafos específicos?

Foi mantida, como exceção ao 91.203(a)(1) apenas o caso de aeronave experimental, que poderá manter o CME no lugar do CM, pois isto já não se refere à aeronavegabilidade.

Caso se pretenda manter a especificação dos tipos de certificado de aeronavegabilidade, sugiro deixar claro em qual parágrafo cada tipo de certificado de aeronavegabilidade se inclui. Por exemplo, o parágrafo (a) poderia ser aplicável aos certificados padrão (21.175(a)) se todos os certificados especiais (21.175(b)) forem cobertos por outros parágrafos.

Exigência de levar a bordo

O art. 20 exige que as aeronaves, para voar no espaço aéreo brasileiro, devem estar “munida[s] dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade”. Embora permita “permissão especial”, entendo que tais permissões devem preservar seu caráter especial, estabelecido em lei, não cabendo à ANAC estender a todos as aeronaves, via publicação de regulamento, uma exceção ao dispositivo legal. Aliás, o próprio RBAC 91.203(a) trata como “permissão especial” o que vier a ser autorizado diferente do já estabelecido no regulamento – o que entendo ser, este sim, um propósito adequado a uma “permissão especial”.

Embora alguém possa alegar que “munida” não signifique obrigatoriedade de “porte” (ou seja, uma aeronave que tenha seus certificados emitidos estaria “munida”, mesmo que eles não estivessem a bordo), creio que tal interpretação não poderia prevalecer. O art. 20 do CBA tem clara associação com o art. 29 da Convenção de Chicago, que utiliza “carry the following documents”.

Ainda, entendo que deve ser considerado que obrigar a aeronave a levar a bordo os certificados originais de matrícula e de aeronavegabilidade, em todos os voos, não representa um grande empecilho à operação (apenas vejo como possíveis efeitos um eventual atraso de poucos dias ao início da operação; e a preocupação em manter os documentos na aeronave – ambos com impacto reduzido, pois o documento possui validade longa, normalmente). Por outro lado, levar os documentos a bordo permite uma verificação em fiscalização de rampa na aeronave: a verificação online em escritório não substitui tal verificação in loco, pois já não permite a eventual tomada de ação imediata. Destaca-se, ainda, que os inspetores não são providos pela agência de meios de verificar a regularidade online a partir do local da inspeção, o que em algumas vezes, em locais remotos, seria inviável (mesmo que os inspetores se propusessem a utilizar seus equipamentos pessoais, caso os tenham).

Inconsistência entre as seções 91.203 e 91.715

Na minuta, 91.203 é aplicável apenas a aeronaves civis brasileiras.

No entanto, 91.715, aplicável a aeronaves civis estrangeiras

Não faz sentido mencionar que as aeronaves estrangeiras podem voar sem o certificado requerido por 91.203 se o requisito já não se aplica a tais aeronaves. Assim, não há razão para a ANAC cobrar o requisito de tais aeronaves e de exigir autorização para quem não quiser segui-lo.

Ainda, caso a ANAC mantenha a minuta, no sentido de só requerer certificado de aeronavegabilidade a bordo para aeronaves operando fora do território brasileiro, o requisito de 91.203 seria não aplicável também por esse motivo.

Foi proposto alinhamento às seções equivalentes do FAR, de modo a:

- abranger todas as aeronaves civis em 91.203 (limitando-se a aplicabilidade, assim, apenas à aplicabilidade do regulamento);
- foi incluído “autorizado por este regulamento”, em adição ao já proposto “autorizado por regulamento de operação específico”. Isso visou a incluir a autorização da seção 91.715; e
- foi explicitado que a autorização em 91.715(a) se refere apenas a não haver o certificado de aeronavegabilidade a bordo, uma vez que o parágrafo 91.715(b) exige que o certificado exista (e, suponho, esteja válido). A rigor, não vejo muito sentido em se liberar a aeronave estrangeira de estar com o certificado de aeronavegabilidade a bordo, se ainda é exigido que o documento exista. Como discutido acima, trata-se de um requisito que não sobrecarrega normalmente o regulado. O FAR não possui essa exigência em 91.715(b).

Show aéreo

Entendo que a frase sobre show aéreo, ao final de 91.715(a), decorre de uma má adaptação do texto equivalente do FAR. O FAR menciona qual setor deve receber as solicitações de voo sem certificado de aeronavegabilidade, fazendo diferenciação entre os casos usuais e os participantes de show aéreo. No entanto, o texto do RBHA (e proposto na minuta de RBAC) estabelece requisito adicional de que, não só as aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade, mas também os participantes de show aéreo deveriam pedir autorização especial de voo (sem mencionar que são apenas os participantes de show aéreo sem certificado de aeronavegabilidade que deveriam se preocupar com tal requisito – como prevê o FAR).

Se a ANAC não pretende especificar o setor que receberá as solicitações, bastaria dizer que todos os casos devem ser direcionados à ANAC: a mesma regra vale para todos, não precisa incluir uma frase específica sobre show aéreo.

Caso a intenção da ANAC seja realmente manter a exigência de autorização especial para aeronaves com certificado de aeronavegabilidade que venham participar de show aéreo, sugiro padronizar o termo com a seção 91.303, utilizando a tradução de “demonstração aérea” (vide definição de airshow para o FAA: “Airshow. An aviation event defined as an aerial demonstration by one or more aircraft before an invited assembly of persons.”, em http://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v03%20tech%20admin/chapter%2006/03_006_001.pdf). Neste caso, como as definições de 91.303(g) se aplicam apenas àquela seção, sugiro utilizar “demonstração aérea, conforme definido em 91.303”.

Contribuição parcialmente acatada.

Com o advento dos documentos digitais, o texto foi restabelecido para todas as aeronaves e não apenas as que operem fora do território nacional.

Os parágrafos 91.715(a) e (b) foram referenciados à Resolução nº 178/2010, que trata de procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevoos e solicitação de permanência no território brasileiro por aeronave civil estrangeira realizando transporte aéreo não remunerado.

Contribuição nº 78

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.203

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

[não constam os parágrafos propostos]

91.503

(a)

(6) uma via do manifesto de carga, devidamente preenchido, sempre que houver transporte de passageiro(s) e/ou carga; e
(7) ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(xx) manifesto de carga, com informações sobre o peso e o balanceamento da aeronave, devidamente preenchido, sempre que houver transporte de passageiro(s) e/ou carga (original ou cópia); e

(yy) Ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo, referente à última pesagem requerida para a aeronave pela seção 91.423 deste regulamento ou por regulamento específico (original ou cópia).

91.503

(a)

[retirar parágrafos (a)(6) e (a)(7)]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Embora constante em uma única proposta, pela relação entre a ficha de pesagem e o manifesto de carga, foram elaborados argumentos específicos para cada item, permitindo que sejam avaliados separadamente.

Manifesto de carga

A justificativa no quadro comparativo disponibilizado na audiência pública para inclusão deste item na seção 91.503 foi “Requisito inserido para harmonização ao CBA art. 20, inciso III, exigindo apenas para as aeronaves desta subparte”. Ocorre que o CBA não faz distinção entre quais aeronaves deveriam ter o manifesto de carga. Há apenas a previsão de “salvo permissão especial”. Entendo que não é cabível se encaixar todas as operações sob o RBAC 91, outras que não as abrangidas pela Subparte F, em uma única “permissão especial” (que, talvez, abrangeria mais aeronaves do que as que seriam obrigadas a seguir o requisito).

Assim, entendo que, se a razão para inclusão do requisito for harmonização com o CBA, não caberia incluir o requisito em 91.503, mas sim em 91.203.

Cabe, porém, um esclarecimento/uma discussão sobre a “exigência” de manifesto de carga no CBA. No meu entendimento, o CBA, ao exigir “lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar”, não teria buscado exigir que a tripulação portasse o manifesto de carga com cálculo do centro de gravidade (CG) e do peso da aeronave carregada, mas apenas teria o intuito de documentar o que estava sendo transportado (quais pessoas, quais cargas ou quais malas postais).

Esta interpretação é condizente com a provável origem do texto do CBA, o art 29(f) e (g) da Convenção de Chicago, que só requer lista de passageiros se houver transporte de passageiros e só requer manifesto e declarações detalhadas da carga se for transportada carga. Observo que outros itens listados no art. 20 do CBA também constam no art. 29 da Convenção de Chicago.

Há que se distinguir aqui entre os termos em inglês de “cargo manifest” e “load manifest”, que muitas vezes são traduzidos para português como “manifesto de carga”, embora possuam sentidos distintos.

O Apêndice 3 do Anexo 9, relativo a facilitação do transporte, lista um modelo de “cargo manifest”, que não tem informações sobre peso da carga ou da aeronave, mas sim informações sobre a carga transportada. Não há qualquer informação também sobre passageiros.

Por outro lado, “load manifest” trata do carregamento da aeronave (não importando se é carregada com carga ou passageiro), no sentido de documentar o peso e balanceamento. A “load manifest” pode ser requerida independentemente de se transportar carga ou passageiros, pois ambos afetam o CG e o peso da aeronave da mesma forma.

O documento requerido pelos regulamentos operacionais, como o RBAC 135.63, se refere ao “load manifest”. Entendo que essa exigência não se relaciona ao “manifesto de carga” (cargo manifest) citado no CBA.

No entanto, mesmo não sendo uma exigência do CBA, entendo que, por motivos de segurança das operações, é válido e justificável passar a exigir o manifesto de carga (load manifest) de toda as operações. Caso se considere excessivo exigir o documento de todas as aeronaves, apoio que tal requisito seja incluído pelo menos para as operações sob a Subparte F. No entanto, nesse caso, proponho que seja minimamente específica o conteúdo do manifesto (“com informações sobre o peso e o balanceamento da aeronave”), evitando-se a possível interpretação de que se refere ao “cargo manifest”.

Ainda, foi alterado o texto que mencionava “uma via”, porque isso pressupunha que o documento deveria ser emitido em mais de uma via, como ocorre com operações sob os RBAC 121 ou 135, mas que entendo que não seria necessário sob o RBAC 91. Em seu lugar, foi utilizado o texto padrão constante na minuta para os documentos, mencionando que pode ser o original ou uma cópia.

Ficha de pesagem

Embora o regulamento estabeleça os intervalos de pesagem, este é um assunto que normalmente não pode ser fiscalizado em uma inspeção de rampa porque não é requerido documento que comprove a realização da pesagem.

Embora o documento não seja requerido, é comum que conste ficha de pesagem nas pastes de documentos das aeronaves. Ao consultar a ficha, não é raro observar que possuem mais de 5 anos (ou, por vezes, mais de 3 anos em aeronaves de táxi aéreo). Normalmente, por não se tratar de um documento requerido a bordo, não é possível confirmar, no momento da inspeção, se a aeronave não foi pesada no intervalo requerido ou se foi pesada e o documento a bordo não foi atualizado, dificultando a fiscalização do cumprimento do requisito.

Como destacado pela ANAC, no quadro comparativo disponibilizado na audiência pública, “A ficha de peso e balanceamento é um documento fundamental para verificar se a aeronave está sendo operada com uma configuração aprovada”. Esta justificativa é válida tanto para aeronaves abrangidas pela subparte F como para as demais aeronaves.

Ainda, deve-se observar que uma das razões para se realizar a pesagem periódica da aeronave, garantindo o conhecimento do peso vazio básico, é permitir ao piloto realizar um manifesto de carga preciso, caso requerido por regulamento (como o RBAC 135, 121 e a proposta subparte K do RBAC 91) ou como uma boa prática para se garantir a segurança das operações, comprovando-se documentalmente o cumprimento do 91.9(a), que exige a operação da aeronave dentro das limitações operacionais especificadas no manual de voo aprovado. Especialmente para operações de aviação geral, o manifesto de carga seria normalmente calculado pelo piloto, pois há menos informação prévia ao voo, indicando antecipadamente quanto de passageiros ou carga seria levado a bordo. Nessas condições, um manifesto de carga preciso só poderia ser calculado se o piloto tiver a sua disposição os dados da ficha de pesagem.

Foram propostas alterações no texto, que podem ser aproveitadas, independentemente de o requisito ser movido para a seção 91.203 ou não. Considero importante mencionar que a ficha de peso e balanceamento deve ser a da última pesagem realizada para atender aos regulamentos que exigem a pesagem (91.423 é citada explicitamente, por ser do RBAC 91, aplicável a quase todas as aeronaves; outros regulamentos específicos, como o RBAC 135.185 ou em 125.91(b) (em minuta), não são citados nominalmente).

Seria aceito documento original ou cópia, pois caso a ANAC precise verificar posteriormente a autenticidade de uma cópia poderá verificar o original posteriormente junto ao operador (ou solicitar uma cópia autenticada).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Os pilotos, mesmo das aeronaves pequenas, devem sempre realizar o cálculo e devem saber preencher o manifesto de carga; já houve casos de reprovação em exames de proficiência para revalidação de pilotos que não sabiam realizar os cálculos necessários; e por fim, a exigência não é excessivamente restritiva para o piloto habituado a realizar o cálculo e preencher os formulários.

Contribuição nº 79

Colaborador: Carlos Eduardo Lopes de Almeida

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203(a) (1) no caso de aeronaves que pretendam operar fora do território brasileiro , Certificado de Matrícula e Certificado de Aeronavegabilidade, originais, válidos, emitidos pela ANAC em nome do operador, exceto para os casos previstos nos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203(a) (1) no caso de aeronaves que pretendam operar fora do território brasileiro , Certificado de Matrícula e Certificado de Aeronavegabilidade, originais (quando não emitidos em forma digital) , válidos, emitidos pela ANAC em nome do operador, exceto para os casos previstos nos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Aeronaves operando em território nacional simplesmente não precisarão mais levar a bordo o Certificado de Aeronavegabilidade nem o Certificado de Matrícula? Nem cópia nem original? Durante inspeção da ANAC, o INSPAC só saberá se o CA está vencido ou mesmo que trata-se de uma aeronave TPP e está toda caracterizada como táxi-aéreo quando o INSPAC puder consultar os sistemas da ANAC para verificar a situação da aeronave e mesmo de registro? Sugere-se manter a obrigatoriedade para todos terem a bordo o CA e CM, originais, dando a opção de uma versão digital, se assim for emitido pela autoridade. Ou pelo menos ser cópia, devendo ter o original a bordo nos voos internacionais, mas dar margem a não levar nada? Benefício de quem essa alteração?
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. Com o advento dos documentos digitais, o texto foi restabelecido para todas as aeronaves e não apenas as que operem fora do território nacional.

Contribuição nº 80
Colaborador: Ademar M Galvão Filho
Instituição: ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (...) (2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia);
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (...) (2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia), <u>exceto para aeronaves com certificado de autorização de voo experimental</u> ;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A alteração proposta visa evitar enormes dificuldades – ou até mesmo a inviabilização dos voos – para as aeronaves experimentais, especialmente aquelas já existentes, que não possuem esse manual, uma vez que o mesmo não é exigido pela regulamentação atual. Há que ser mencionado, ainda, que não faz sentido a exigência desse manual para aeronaves de construção amadora.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Porém o texto foi substituído por uma referência ao parágrafo 91.9(b) do RBAC 91, que é mais detalhado em relação ao que deve ser portado a bordo da aeronave quando for e quando não for requerido um manual. Nos parágrafos 91.9(b)(1) e (b)(2)(i) foi especificada a possibilidade de portar o original ou a cópia, tal como ocorria em 91.203(a)(2).

Contribuição nº 81
Colaborador: Hernan Miguel Quiroga
Instituição: Aero clube de Resende
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 – (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia);
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 – (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia), **com exceção de aeronaves experimentais**;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Possuo aeronave experimental leve a qual não tem manual pois é um modelo único (experimental) Tampouco é possível realizar o manual da mesma posto que é de construção amadora e portanto não há cálculos suficientes para confecção de um manual.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Porém o texto foi substituído por uma referência ao parágrafo 91.9(b) do RBAC 91, que é mais detalhado em relação ao que deve ser portado a bordo da aeronave quando for e quando não for requerido um manual. Nos parágrafos 91.9(b)(1) e (b)(2)(i) foi especificada a possibilidade de portar o original ou a cópia, tal como ocorria em 91.203(a)(2).

Contribuição nº 82

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), René Laerte Crusius (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Francis Barros (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Marcelo Schunn Diniz Junqueira (CBA), Márcio de Farias Dell’Aglia (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Eng. Aer. Luiz Antonio Dal Magro, Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Ewandro Andrade Moreira (CBA), Ricardo Conte (CBA), Waldeney Daguano (CBA), Sérgio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA), Werner Henrique Steuer (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.203 – (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 – (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia), **excetuando-se esta atualização para aeronaves de fabricação descontinuada e os experimentais**;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O referido item preconiza que os manuais deverão estar atualizados.

Perguntamos: o que é um manual estar atualizado e como fazer nos casos de aeronaves descontinuadas? E os experimentais? Sugerimos uma inserção de texto que contemple de forma positiva e fomentadora a inclusão destes casos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Porém o texto foi substituído por uma referência ao parágrafo 91.9(b) do RBAC 91, que é mais detalhado em relação ao que deve ser portado a bordo da aeronave quando for e quando não for requerido um manual. Nos parágrafos 91.9(b)(1) e (b)(2)(i) foi especificada a possibilidade de portar o original ou a cópia, tal como ocorria em 91.203(a)(2).

Contribuição nº 83

Colaborador: Oscar José da Silva

Instituição:

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(2) manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia), exceto para aeronaves com certificado de autorização de voo experimental;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A alteração proposta visa evitar enormes dificuldades – ou até mesmo a inviabilização dos voos – para as aeronaves experimentais, especialmente aquelas já existentes, que não possuem esse manual, uma vez que o mesmo não é exigido pela regulamentação atual.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Porém o texto foi substituído por uma referência ao parágrafo 91.9(b) do RBAC 91, que é mais detalhado em relação ao que deve ser portado a bordo da aeronave quando for e quando não for requerido um manual. Nos parágrafos 91.9(b)(1) e (b)(2)(i) foi especificada a possibilidade de portar o original ou a cópia, tal como ocorria em 91.203(a)(2).

Contribuição nº 84

Colaborador: Wainer Mendes Lima

Instituição: Helicópteros do Brasil S/A - Helibras

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

91.203(a)...

(3) lista condensada de verificações da aeronave impressa e atualizada (original ou cópia);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

N/A

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não fica claro na proposta que lista condensada refere-se o texto.

Nem todas as aeronave possuem um *check list* emitido pelo fabricante à parte do Manual de Voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O requisito não exige um *checklist* emitido pelo fabricante. Nem tampouco o item exige que o *check list* seja à parte do manual de voo. A exigência é que exista um e esteja presente na aeronave para uso do piloto.

Contribuição nº 85

Colaborador: Carlos Eduardo Lopes de Almeida

Instituição: ANAC

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

91.203(a) (4) para aeronaves que realizem operações internacionais, documento(s) comprovando a certificação de ruído (original ou cópia);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203(a) (4) para aeronaves que realizem operações internacionais, documento(s) comprovando **que atende à Subparte I deste regulamento** (original ou cópia);

Ou

91.203(a) (4) para aeronaves que realizem operações internacionais, documento(s) comprovando **a certificação de ruído conforme requerido pelo Anexo 16, Volume 1, Item 2.3 do Attachment G da ICAO** (original ou cópia);

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sugiro especificar melhor o que se pretende dizer com “certificação de ruído”.

Essa certificação de ruído seria a informação constante na EO da maioria dos operadores 121 que atendem aos requisitos de ruído, referindo-se à Subparte I do RBHA 91 (são estágio 3 ou 4)? Caso positivo, como o operador 91 que realiza operação internacional atenderia, já que a ANAC não emite EO para esse operador?

Ou essa certificação de ruído entende-se como aquela requerida pela ICAO, a qual requer informações a certificação de ruído informando os níveis de ruído no sobrevoo, aproximação, etc?

Caso positivo, nem todos os operadores 121 tem essa informação na EO, e os outros operadores?

Qual prazo para ANAC dispor aos operadores essa certificação?

Além disse, o ‘documento(s)’ poderia ser uma declaração do próprio operador da aeronave, emitido pela autoridade, emitido pelo fabricante da aeronave?

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O requisito foi excluído, já que a demonstração desta certificação se dá pela apresentação do CA e do AFM da respectiva aeronave, ambos documentos já listados nos parágrafos (a)(1) e (a)(2).

Contribuição nº 86

Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa

Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 (a)(4) para aeronaves que realizem operações internacionais, documento(s) comprovando a certificação de ruído (original ou cópia);
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(a)(4) para aeronaves que realizem operações internacionais, documento(s) comprovando a certificação de ruído (original ou cópia); NOTA: AFM/AOM ou TCDS são aceitos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não é prevista a emissão de qualquer certificado de ruído. Desta forma, incluir nota para que o AFM, AOM ou TCDS sejam reconhecidos como documentos aceitos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O requisito foi excluído, já que a demonstração desta certificação se dá pela apresentação do CA e do AFM da respectiva aeronave, ambos documentos já listados nos parágrafos (a)(1) e (a)(2).

Contribuição nº 87
Colaborador: Renato Mottola
Instituição: aeronave privada
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
SUBPARTE C - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS, INSTRUMENTOS E CERTIFICADOS, 91.203 Aeronave civil - documentos requeridos, (a) (05) publicações aeronáuticas apropriadas impressas originais ou de outra forma expressamente autorizada pela ANAC, válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir esclarecimento de que são aceitas publicações aeronáuticas fornecidas por empresas internacionalmente reconhecidas como, por exemplo, a Jeppesen, desde que contenham as mesmas informações oficiais publicadas pela autoridade aeronáutica do país. Além disso, incluir que as publicações aeronáuticas apropriadas são aquelas julgadas apropriadas pelo piloto em comando da aeronave.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
1. Esclarecer que são aceitas as publicações aeronáuticas fornecidas por empresas internacionalmente reconhecidas tais como da empresa JEPPESEN é fundamental porque: 1.1. Evita confusões nas fiscalizações de rampa; 1.2. Aumenta a segurança operacional porque tais publicações são mais acessíveis, possuem formatação digital e fáceis de serem atualizadas com as mesmas informações das publicações DECEA 2 Incluir que as publicações aeronáuticas apropriadas são aquelas julgadas apropriadas pelo piloto em comando é importante porque: 2.1 Evita confusões nas fiscalizações de rampa, pois tais fiscais têm exigido publicações complementares desnecessárias e não esclarecidas como, por exemplo, ROTAER e AIP-BRASIL. 2.2 Segundo CBA a responsabilidade pela segurança operacional é do piloto em comando e portanto cabe a ele julgar quais publicações extras são importantes para o voo. 3 O FAR 91 do FAA (EUA), no qual é referência mundial tanto em volume de aeronaves como índices de segurança operacional, aceitam as publicações Jeppesen.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Matéria não deve ser tratada no RBAC 91, mas em IS ou outro instrumento que produza o mesmo prático.

Contribuição nº 88
Colaboradores: Flávio Macêdo da Silva (APUB – Associação dos Pilotos de Ultraleves de Brasília), Arnaldo Pessina (piloto de recreio), Carlos Alberto Benevides, Ricardo Augusto Dantas (Fly Village Associação Aerodesportiva), Juliano Maia Lopes, José Santiago de Paulo (ABUL), Michele Ronchi (ABUL), Mario Antonio Conceição, Ricardo Cavallari (ABUL, ABRAEX, ABRAACE), Sergio Carlos Ricardo Bindel (pessoa física), Jose Claudino Ramos Sobrinho (APUB DF), Joris Van de Putte (pessoa física), Waldeney Daguano, Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos (Associação União das Asas-AUASAS), José Jânio de Siqueira (ABUL), Tiago Thoma Martins de Paula (piloto privado), Márcio Gusmão, José Luiz Macedo Faraco (APUB-DF), Marcelo Câmara de Rezende, Denis Mori (Abraex), Gilberto Costa (Acal), Jean Mikellides, Cassio Arthur Pagliarini, André Gustavo de Figueiredo Melo, Luiz Claudio Gonçalves (Flyer indústria aeronáutica Ltda.), Gilberto Meira Cardoso (particular – aviação experimental), Armindo Edmundo Albino Hueb, Enio Antonio Vitalli (Vida Technology Indústria de Maquinas Especiais Ltda.), Oscar José da Silva, Alexandre Duarte Lichti, Edimar de Araujo Filho (APUB/ABUL), Ademar M Galvão Filho (ABUL), Bruno Rosa de Almeida (ABUL), Jorge Dantas (ABUL)

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(6) diário de bordo original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(6) diário de bordo original devidamente preenchido, exceto para aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A necessidade do diário de bordo está prevista na Convenção de Chicago de 1944 nos seguintes termos:

“Art. 34. Toda aeronave que se dedique à navegação internacional, terá um diário de bordo onde serão assentados os detalhes acerca da aeronave, de sua tripulação e de cada viagem na forma que oportunamente se prescreva em virtude desta Convenção.”

O CBAer, de 1986, estabeleceu o seguinte em relação ao diário de bordo:

“Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

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

Portanto, o CBAer, por alguma razão não explicitada, estendeu a exigência do diário de bordo, que seria necessário apenas para navegação internacional, nos termos da Convenção de Chicago, para todas as aeronaves voando no espaço aéreo brasileiro. Entretanto, no *caput* do art. 20, foi ressalvado que uma permissão especial poderia afastar essa exigência, dentre outras. Não é especificado em que condições e de que forma deve ser dada essa permissão especial. Contudo, aparentemente essa permissão isentando o diário de bordo teria sido concedida por meio do RBHA 91, na medida que esse diário não consta do parágrafo 91.203 daquele regulamento. Assim, em princípio, toda a aviação cuja operação é regulamentada exclusivamente pelo RBHA 91 estaria, em princípio, isenta da exigência do diário de bordo.

Não se vislumbra razão para que o novo RBAC 91 volte a estender essa exigência, atingindo inclusive aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, uma vez que o CBAer permite a isenção. Pelo próprio conteúdo do diário de bordo, fica evidente que as informações nele registradas dizem respeito à operação de aeronaves de transporte.

Não há qualquer finalidade visível em se manter esse diário em aeronaves experimentais ou esportivas. Não é informada qual é a serventia para as autoridades aeronáuticas das informações registradas no diário de bordo para essas categorias de aeronaves. Trata-se de um ônus sem qualquer propósito imposto aos seus operadores. A única finalidade que se vislumbra nessa exigência é multar aqueles que não tenham o diário de bordo, ou aqueles que o tenham preenchido incorretamente. Não é legítimo que os reguladores criem obrigações cujo único objetivo é fomentar uma indústria de multas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A convenção de Chicago exige diário de bordo apenas para a aviação internacional (vide item 2.8.2 do Anexo 6 Parte II à Convenção) porque o objetivo dela é regular apenas a aviação internacional e não a aviação doméstica, exceto na medida em que esta possa afetar a aviação internacional. Ela não impede (nem recomenda) que a legislação nacional incorpore o diário de bordo para a sua aviação doméstica. No entanto, a legislação brasileira entendeu como necessário o diário de bordo, no art. 20 do CBA e a ANAC entende que é documento muito útil para o controle da tripulação e da manutenção e para a fiscalização.

De fato, o atual CBA (art. 20) permite que o RBAC 91 dispense o diário de bordo. Porém isso não é considerado conveniente e oportuno para os objetivos da regulação, pois o diário de bordo é útil na fiscalização. E o art. 8º da Lei 11.182/2005 dá prerrogativas para a ANAC exigir o diário de bordo, em especial para atender os objetivos do inciso XVI do referido artigo.

Instituição: FBVV – Federação Brasileira de Voo a Vela

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(6) diário de bordo original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(6) diário de bordo original devidamente preenchido, exceto para planadores, aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A necessidade do diário de bordo está prevista na Convenção de Chicago de 1944 nos seguintes termos:

“Art. 34. Toda aeronave que se dedique à navegação internacional, terá um diário de bordo onde serão assentados os detalhes acerca da aeronave, de sua tripulação e de cada viagem na forma que oportunamente se prescreva em virtude desta Convenção.”

O CBAer, de 1986, estabeleceu o seguinte em relação ao diário de bordo:

“Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

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

Portanto, o CBAer, por alguma razão não explicitada, estendeu a exigência do diário de bordo, que seria necessário apenas para navegação internacional, nos termos da Convenção de Chicago, para todas as aeronaves voando no espaço aéreo brasileiro. Entretanto, no caput do art. 20, foi ressalvado que uma permissão especial poderia afastar essa exigência, dentre outras. Não é especificado em que condições e de que forma deve ser dada essa permissão especial. Contudo, aparentemente essa permissão isentando o diário de bordo teria sido concedida por meio do RBHA 91, na medida que esse diário não consta do parágrafo 91.203 daquele regulamento. Assim, em princípio, toda a aviação cuja operação é regulamentada exclusivamente pelo RBHA 91 estaria, em princípio, isenta da exigência do diário de bordo.

Não se vislumbra razão para que o novo RBAC 91 volte a estender essa exigência, atingindo inclusive aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, uma vez que o CBAer permite a isenção. Pelo próprio conteúdo do diário de bordo, fica evidente que as informações nele registradas dizem respeito à operação de aeronaves de transporte.

Não há qualquer finalidade visível em se manter esse diário em aeronaves experimentais ou esportivas. Não é informada qual é a serventia para as autoridades aeronáuticas das informações registradas no diário de bordo para essas categorias de aeronaves. Trata-se de um ônus sem qualquer propósito imposto aos seus operadores. A única finalidade que se vislumbra nessa exigência é multar aqueles que não tenham o diário de bordo, ou aqueles que o tenham preenchido incorretamente. Não é legítimo que os reguladores criem obrigações cujo único objetivo é fomentar uma indústria de multas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A convenção de Chicago exige diário de bordo apenas para a aviação internacional (vide item 2.8.2 do Anexo 6 Parte II à Convenção) porque o objetivo dela é regular apenas a aviação internacional e não a aviação doméstica, exceto na medida em que esta possa afetar a aviação internacional. Ela não impede (nem recomenda) que a legislação nacional incorpore o diário de bordo para a sua aviação doméstica. No entanto, a legislação brasileira entendeu como necessário o diário de bordo, no art. 20 do CBA e a ANAC entende que é documento muito útil para o controle da tripulação e da manutenção e para a fiscalização.

De fato, o atual CBA (art. 20) permite que o RBAC 91 dispense o diário de bordo. Porém isso não é considerado conveniente e oportuno para os objetivos da regulação, pois o diário de bordo é útil na fiscalização. E o art. 8º da Lei 11.182/2005 dá prerrogativas para a ANAC exigir o diário de bordo, em especial para atender os objetivos do inciso XVI do referido artigo.

Colaboradores: Cesar Augustus Mazzoni, Gustavo Andreoni Vieira d’Almeida, Carlos Werner Dierkes, Jorge Ferreira, Armando Pettinelli

Instituição: Aeroclube de Tatuí

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(6) diário de bordo original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(6) diário de bordo original devidamente preenchido, exceto para aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A necessidade do diário de bordo está prevista na Convenção de Chicago de 1944 nos seguintes termos:

“Art. 34. Toda aeronave que se dedique à navegação internacional, terá um diário de bordo onde serão assentados os detalhes acerca da aeronave, de sua tripulação e de cada viagem na forma que oportunamente se prescreva em virtude desta Convenção.”

O CBAer, de 1986, estabeleceu o seguinte em relação ao diário de bordo:

“Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

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

Portanto, o CBAer, por alguma razão não explicitada, estendeu a exigência do diário de bordo, que seria necessário apenas para navegação internacional, nos termos da Convenção de Chicago, para todas as aeronaves voando no espaço aéreo brasileiro. Entretanto, no *caput* do art. 20, foi ressalvado que uma permissão especial poderia afastar essa exigência, dentre outras. Não é especificado em que condições e de que forma deve ser dada essa permissão especial. Contudo, aparentemente essa permissão isentando o diário de bordo teria sido concedida por meio do RBHA 91, na medida que esse diário não consta do parágrafo 91.203 daquele regulamento. Assim, em princípio, toda a aviação cuja operação é regulamentada exclusivamente pelo RBHA 91 estaria, em princípio, isenta da exigência do diário de bordo.

Não se vislumbra razão para que o novo RBAC 91 volte a estender essa exigência, atingindo inclusive aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, uma vez que o CBAer permite a isenção. Pelo próprio conteúdo do diário de bordo, fica evidente que as informações nele registradas dizem respeito à operação de aeronaves de transporte.

Não há qualquer finalidade visível em se manter esse diário em aeronaves experimentais ou esportivas. Não é informada qual é a serventia para as autoridades aeronáuticas das informações registradas no diário de bordo para essas categorias de aeronaves. Trata-se de um ônus sem qualquer propósito imposto aos seus operadores. A única finalidade que se vislumbra nessa exigência é multar aqueles que não tenham o diário de bordo, ou aqueles que o tenham preenchido incorretamente. Não é legítimo que os reguladores criem obrigações cujo único objetivo é fomentar uma indústria de multas.

Além disso, temos que, conforme se comprova pelos relatórios do CENIPA, em ocorrendo um acidente, todos os documentos da aeronave poderá se perder, apagando o histórico da mesma, dificultando as investigações.

A paridade de igualdade deverá ser mantida com as aeronaves engajadas em missões de radio patrulha, onde os documentos ficam na sede da instituição, devendo ser preenchidos logo após o pouso, preservando os documentos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A convenção de Chicago exige diário de bordo apenas para a aviação internacional (vide item 2.8.2 do Anexo 6 Parte II à Convenção) porque o objetivo dela é regular apenas a aviação internacional e não a aviação doméstica, exceto na medida em que esta possa afetar a aviação internacional. Ela não impede (nem recomenda) que a legislação nacional incorpore o diário de bordo para a sua

aviação doméstica. No entanto, a legislação brasileira entendeu como necessário o diário de bordo, no art. 20 do CBA e a ANAC entende que é documento muito útil para o controle da tripulação e da manutenção e para a fiscalização. De fato, o atual CBA (art. 20) permite que o RBAC 91 dispense o diário de bordo. Porém isso não é considerado conveniente e oportuno para os objetivos da regulação, pois o diário de bordo é útil na fiscalização. E o art. 8º da Lei 11.182/2005 dá prerrogativas para a ANAC exigir o diário de bordo, em especial para atender os objetivos do inciso XVI do referido artigo.

Contribuição nº 91

Colaboradores: Angelo Vicentini Loiola (Grupo Aviação Experimental), Thatiane Favero (Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda)

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

Parágrafo 91.203 – Aeronave Civil Documentos Requeridos

(6) diário de bordo original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(6) diário de bordo original devidamente preenchido, exceto para aeronaves leves esportivas e experimentais.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Demais legislações como a FAA, CASA e EASA não exigem diário de bordo, apenas as cadernetas de motor, célula e hélice para registro de manutenções. A exigência de Diário prevista na Convenção de Chicago cita vôos internacionais, sendo assim o Diário de Bordo para aeronaves leves esportivas e experimentais não teriam qualquer finalidade a não ser multa por preenchimento incorreto ou por não estar a bordo. Já são exigidas durante a Vistoria Técnica das Aeronaves Leves Esportivas e as Experimentais a abertura das cadernetas de célula, motor e hélice (Vide Formulário ANAC F-100-85). No caso de uma fiscalização estas cadernetas podem ser requeridas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A convenção de Chicago exige diário de bordo apenas para a aviação internacional (vide item 2.8.2 do Anexo 6 Parte II à Convenção) porque o objetivo dela é regular apenas a aviação internacional e não a aviação doméstica, exceto na medida em que esta possa afetar a aviação internacional. Ela não impede (nem recomenda) que a legislação nacional incorpore o diário de bordo para a sua aviação doméstica. No entanto, a legislação brasileira entendeu como necessário o diário de bordo, no art. 20 do CBA e a ANAC entende que é documento muito útil para o controle da tripulação e da manutenção e para a fiscalização.

De fato, o atual CBA (art. 20) permite que o RBAC 91 dispense o diário de bordo. Porém isso não é considerado conveniente e oportuno para os objetivos da regulação, pois o diário de bordo é útil na fiscalização. E o art. 8º da Lei 11.182/2005 dá prerrogativas para a ANAC exigir o diário de bordo, em especial para atender os objetivos do inciso XVI do referido artigo.

Contribuição nº 92

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(6) diário de bordo original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aeronaves experimentais devem ser excluídas desta obrigação.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não vemos como esse documento possa ser útil para o órgão oficial, em relação a segurança do voo, ou algo que seja de importância relevante.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A convenção de Chicago exige diário de bordo apenas para a aviação internacional (vide item 2.8.2 do Anexo 6 Parte II à Convenção) porque o objetivo dela é regular apenas a aviação internacional e não a aviação doméstica, exceto na medida em que esta possa afetar a aviação internacional. Ela não impede (nem recomenda) que a legislação nacional incorpore o diário de bordo para a sua aviação doméstica. No entanto, a legislação brasileira entendeu como necessário o diário de bordo, no art. 20 do CBA e a ANAC entende que é documento muito útil para o controle da tripulação e da manutenção e para a fiscalização.

De fato, o atual CBA (art. 20) permite que o RBAC 91 dispense o diário de bordo. Porém isso não é considerado conveniente e oportuno para os objetivos da regulação, pois o diário de bordo é útil na fiscalização. E o art. 8º da Lei 11.182/2005 dá prerrogativas para a ANAC exigir o diário de bordo, em especial para atender os objetivos do inciso XVI do referido artigo.

Contribuição nº 93

Colaborador: Ernani Pautasso Nunes Junior

Instituição: Proprietário de aeronave privada

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(6) diário de bordo original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(6) diário de bordo original devidamente preenchido, exceto para aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A necessidade do diário de bordo está prevista na Convenção de Chicago de 1944 nos seguintes termos:

“Art. 34. Toda aeronave que se dedique à navegação internacional, terá um diário de bordo onde serão assentados os detalhes acerca da aeronave, de sua tripulação e de cada viagem na forma que oportunamente se prescreva em virtude desta Convenção.”

O CBAer, de 1986, estabeleceu o seguinte em relação ao diário de bordo:

“Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

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

Portanto, o CBAer, por alguma razão não explicitada, estendeu a exigência do diário de bordo, que seria necessário apenas para navegação internacional, nos termos da Convenção de Chicago, para todas as aeronaves voando no espaço aéreo brasileiro. Entretanto, no *caput* do art. 20, foi ressalvado que uma permissão especial poderia afastar essa exigência, dentre outras. Não é especificado em que condições e de que forma deve ser dada essa permissão especial. Contudo, aparentemente essa permissão isentando o diário de bordo teria sido concedida por meio do RBHA 91, na medida que esse diário não consta do parágrafo 91.203 daquele regulamento. Assim, em princípio, toda a aviação cuja operação é regulamentada exclusivamente pelo RBHA 91 estaria, em princípio, isenta da exigência do diário de bordo.

Não se vislumbra razão para que o novo RBAC 91 volte a estender essa exigência, atingindo inclusive aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, uma vez que o CBAer permite a isenção. Pelo próprio conteúdo do diário de bordo, fica evidente que as informações nele registradas dizem respeito à operação de aeronaves de transporte. A forma como o parágrafo foi proposto também deixa margens a interpretações subjetivas uma vez que fica a critério exclusiva da fiscalização definir quais aeronaves podem comportar o transporte dos diários de bordo em função de características construtivas da aeronave.

Não há qualquer finalidade visível em se manter esse diário em aeronaves experimentais ou esportivas. Não é informada qual é a serventia para as autoridades aeronáuticas das informações registradas no diário de bordo para essas categorias de aeronaves.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A convenção de Chicago exige diário de bordo apenas para a aviação internacional (vide item 2.8.2 do Anexo 6 Parte II à Convenção) porque o objetivo dela é regular apenas a aviação internacional e não a aviação doméstica, exceto na medida em que esta possa afetar a aviação internacional. Ela não impede (nem recomenda) que a legislação nacional incorpore o diário de bordo para a sua aviação doméstica. No entanto, a legislação brasileira entendeu como necessário o diário de bordo, no art. 20 do CBA e a ANAC entende que é documento muito útil para o controle da tripulação e da manutenção e para a fiscalização.

De fato, o atual CBA (art. 20) permite que o RBAC 91 dispense o diário de bordo. Porém isso não é considerado conveniente e oportuno para os objetivos da regulação, pois o diário de bordo é útil na fiscalização. E o art. 8º da Lei 11.182/2005 dá prerrogativas para a ANAC exigir o diário de bordo, em especial para atender os objetivos do inciso XVI do referido artigo.

Contribuição nº 94
Colaborador: Marco Antonio de Assis Bedeschi
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (8) licença de estação da aeronave, original ou cópia, emitida em nome do operador e dentro do prazo de validade;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir: Incluir comprovante de pagamento de TAXA FISTEL
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nas fiscalizações de RAMPA é comum o INSPAC cobrar o comprovante de pagamento de TAXA FISTEL. A licença de estação tem validade de 10 anos, mas isso por se só não indica estar em dia com os compromissos junto a ANATEL. Se isso não tiver embasamento legal para ser incluído, uma vez que o item é de responsabilidade da ANATEL, o mesmo também não deve ser cobrado pelo INSPAC por falta de citação do ítem 91.203.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada Taxa "FISTEL" é de competência exclusiva da ANATEL. A ANAC deve fiscalizar as taxas de competência da ANAC, previstas na Lei nº 11.182 de 27/09/2005 (Lei de Criação da ANAC), respeitada a competência de cada Superintendência.

Contribuição nº 95
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 (a) (9) Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) ou Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) conforme previsto no parágrafo 91.403(f) ou (g) deste Regulamento (original ou cópia);
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 (a) (9) Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) ou Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) conforme previsto no parágrafo 91.403(e), (f) ou (g) deste Regulamento (original ou cópia);
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O RBAC 91.403(e) também contém requisitos de RCA, mas não foi mencionado no parágrafo 91.203(a)(9). Da forma como está escrito, não se poderia cobrar o documento de aeronaves registradas na categoria TPR e operadas sob o RBAC 121 ou 135, pois os parágrafos 91.403(f) e (g) não se aplicam a tais aeronaves.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Nestes casos, o controle de aeronavegabilidade é feito na sede da empresa e não é viável solicitar o documento a bordo da aeronave.

Contribuição nº 96
Colaborador: José Ronaldo da Luz
Instituição: SERAC Training - Assessoria, Consultoria e Treinamento
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (...) (9) Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) ou Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) conforme previsto no parágrafo 91.403(f) ou (g) deste Regulamento (original ou cópia); (...)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(9) Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) ou Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) <u>ou Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39)</u> , conforme previsto no parágrafo 91.403(f) ou (g) deste Regulamento (original ou cópia); (...)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A parte final do parágrafo 91.403 (f) estabelece o seguinte:

"(...) Uma Vistoria Técnica Inicial (VTI) ou Especial (VTE) substitui a realização da IAM requerida por este parágrafo."

Portanto, o registro da vistoria (VTI ou VTE) por meio do Laudo de Vistoria de Aeronave (F-100-39), emitido pelos INSPAC da ANAC ou por um PCA, substituem a DIAM ou o RCA.

Penso que a proposta de um regulamento dessa magnitude deveria estar envolvendo um grupo de trabalho (SPO e SAR - e não somente por ESPECIALISTAS e TÉCNICOS EM REGULAÇÃO de uma só Superintendência), conforme previsto no Art. 20 da Resolução nº 030, de 21 de maio de 2008: "Sempre que houver matéria envolvendo atribuições de mais de uma Superintendência, será criado grupo de trabalho para analisar e propor soluções para o assunto de que trata o RBAC ou a IS."

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada, mantendo-se somente a denominação "Laudo de Vistoria de Aeronave", em vez de mencionar também o número do formulário (o qual pode ser referenciado em Instrução Suplementar – IS). A parte final do parágrafo 91.403 (f) estabelece que "(...) Uma Vistoria Técnica Inicial (VTI) ou Especial (VTE) substitui a realização da IAM requerida por este parágrafo."

A proposta de RBAC nº 91 envolveu o trabalho de várias superintendências, cada uma analisando os assuntos de sua competência. Porém o processo como um todo foi conduzido pela Superintendência de Padrões Operacionais.

Contribuição nº 97

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(9) Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) ou Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) conforme previsto no parágrafo 91.403(f) ou (g) deste Regulamento (original ou cópia);

(10) documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir: CCR – Certificado de conclusão de RIAM.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Houve omissão deste documento no texto apresentado, e que é de suma importância para o controle dos IAMs anuais das aeronaves experimentais.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

A RIAM é prevista na Instrução Suplementar - IS nº 21.191-001A e é o documento utilizado para atestar a Inspeção Anual de Manutenção em uma aeronave detentora de um Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE. O CAVE é o documento emitido pela ANAC que permite a operação de aeronave de construção amadora (experimental):

IS nº 21.191-001A, item 4.6: "Certificado de Conclusão de RIAM – Relatório de Inspeção Anual de Manutenção. É o documento que atesta o preenchimento, com base em inspeção realizada, do RIAM. Deve ser usado, como Certificado de Conclusão de RIAM, o modelo de formulário aceito pela ANAC."

Contudo, em função de estudos concluídos em 2016 no tema 4 da Agenda Regulatória 2015-2016 sobre Otimização do Controle de Aeronavegabilidade, a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) e o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) foram convertidos em um único tipo de verificação, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA). Tal unificação não afeta periodicidade nem possui alteração relevante no escopo das verificações já realizadas na IAM e no RCA.

Contribuição nº 98

Colaborador: Francisco Tony Brix de Souza

Instituição: piloto privado IFR

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Propomos a exclusão do item

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Há um sistema em funcionamento que poderia ser valorizado, priorizado, que é a CIV Eletrônica. O sistema é muito simples e merece ser aprimorado mas constitui-se em evolução importante no controle das horas de voo dos pilotos civis brasileiros. Acreditamos que primorar a CIV Eletrônica, passando a usá-la como instrumento efetivo de fiscalização e controle seja um avanço. Exigir mais um caderno artesanal a bordo, por outro lado, nos parece um retrocesso importante, mais um encargo operacional entre tantos outros

que, a nosso ver, poderia ser endereçado de maneira mais moderna e efetiva. Nos parece que exigir a CIV em papel a bordo vai na contra-mão do esforço mundial para uma cabine cada vez mais “paperless”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 99

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir: Obrigatoriedade deste documento para todas as aeronaves experimentais, incluindo ultraleve paramotor, que substituiria o “Diário de Bordo”.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Substituir o Diário de bordo pela CIV- Caderneta individual de voo da Aeronave/Piloto, controlada pelas associações da classe.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 100

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER- Clube de Aeronautica Sede Barra), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), René Laerte Crusius (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Francis Barros (CBA), Marcelo Schunn Diniz Junqueira (CBA), Márcio de Farias Dell’Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Joao Martins Garcia (CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Ewandro Andrade Moreira (CBA), Elio Augusto Navarro (CBA), Ricardo Conte (CBA), Waldeney Daguano (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.203 – Aeronave civil – documentos requeridos - (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão do item (13)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O número de livros e manuais a ser carregado a bordo já é tão grande que em algumas aeronaves de pequeno porte se incluímos o piloto e mais o peso de todos os manuais, quase saímos do envelope de voo. Porque a necessidade do piloto carregar a sua CIV a bordo? E nos casos de Piloto de Linha Aérea? Entendemos sim que a CIV deverá estar sempre pronta para ser apresentada quando houver suspeita de irregularidade e quando a mesma for solicitada pela ANAC, mas não entendemos que isso seja necessário por exemplo, em uma inspeção de rampa. Para a verificação de endossos por instrutores, a CIV poderá ser enviada aí sim para a fiscalização dentro de um prazo estabelecido. O fato de o piloto carregar a CIV sempre consigo aumenta a carga de trabalho, o peso da mala do tripulante, o risco da mesma ser extraviada e não traz benefício direto nenhum para a fiscalização.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 101
Colaborador: Hernan Miguel Quiroga
Instituição: Aero clube de Resende
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 – Aeronave civil – documentos requeridos - (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão do item (13)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Este item não representa nenhum benefício em segurança e tampouco numa inspeção de rampa, não vejo necessidade de carregar peso em uma aeronave desnecessariamente principalmente em aeronaves leves que representam grande parte dos voos no Brasil, representando acúmulo de peso sem benefício em contrário.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 102
Colaborador: Eng Era. Luiz Antonio Dal Magro
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 – Aeronave civil – documentos requeridos - (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão do item (13)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O número de livros e manuais a ser carregado a bordo já é tão grande que em algumas aeronaves de pequeno porte se incluímos o piloto e mais o peso de todos os manuais, quase saímos do envelope de voo. Porque a necessidade do piloto carregar a sua CIV a bordo? E nos casos de Piloto de Linha Aérea? Entendemos sim que a CIV deverá estar sempre pronta para ser apresentada quando houver suspeita de irregularidade e quando a mesma for solicitada pela ANAC, mas não entendemos que isso seja necessário por exemplo, em uma inspeção de rampa. Para a verificação de endossos por instrutores, a CIV poderá ser enviada aí sim para a fiscalização dentro de um prazo estabelecido. O fato de o piloto carregar a CIV sempre consigo aumenta a carga de trabalho, o peso da mala do tripulante, o risco da mesma ser extraviada e não traz benefício direto nenhum para a fiscalização. Além disso há hoje a CIV eletrônica na Anac.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 103
Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos...

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos...

“remoção do item (13)”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É um contrasenso portar a CIV a bordo! A CIV é um documento para registro e demonstração de experiência do piloto! Desde que o piloto esteja portando **obrigatoriamente sua licença e habilitações**, não necessita comprovar experiência pois já o fez para a obtenção/renovação de suas licenças e habilitações. Exigência que carece de justificativa prática e apenas burocratiza ainda mais a operação aérea.

Obs: Em operações semelhantes ao previsto nesta minuta em : (6)... No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável; - **A semelhança da situação se aplica à CIV! É a mesma situação!**

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 104

Colaborador: Angelo Vicentini Loiola

Instituição: Grupo Aviação Experimental

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

Parágrafo 91.203 – Aeronave Civil Documentos Requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(13) EXCLUIR ESTA EXIGÊNCIA

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Este parágrafo não harmoniza com o RBAC 61 parágrafo 61.31 que diz:

*(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC, no Sistema Eletrônico de Registro Voo **E/OU** na sua CIV.*

Os pilotos que optam por lançar suas horas apenas na CIV eletrônica não precisam lançar também na CIV impressa e portanto não têm como levar a bordo da aeronave. No caso de uma fiscalização as horas lançadas na CIV eletrônica poderão ser requeridas e enviadas posteriormente ou até mesmo acessadas pela própria ANAC através do Sistema SACI.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 105

Colaborador: Thatiane Favero

Instituição: Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda

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

Parágrafo 91.203 – Aeronave Civil Documentos Requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(13) EXCLUIR exigência

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Este parágrafo não harmoniza com o RBAC 61 parágrafo 61.31 que diz:

(a) Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC, no Sistema Eletrônico de Registro Voo **E/OU** na sua CIV.

Os pilotos que optam por lançar suas horas apenas na CIV eletrônica não precisam lançar também na CIV impressa, portanto não têm por obrigação levarem a bordo. No caso de uma fiscalização as horas lançadas na CIV eletrônica poderão ser requeridas e enviadas posteriormente ou até mesmo acessadas pela própria ANAC através do Sistema SACI.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 106

Colaborador: Edimar de Araujo Filho

Instituição: APUB/ABUL

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento. No caso de o piloto optar por utilizar apenas o Sistema Eletrônico de Registro Voo, nos termos do RBAC 61, parágrafo 61.31(a), os dados registrados poderão, quando requeridos, ser enviados posteriormente à ANAC para fins de fiscalização.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O mencionado dispositivo não se harmoniza com o RBAC 61, parágrafo 61.31(a), que estabelece:

*“Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC, no Sistema Eletrônico de Registro Voo **e/ou** na sua CIV.”*

Não existe, portanto, a obrigação de manutenção de uma CIV impressa por parte do piloto. Dessa forma, os pilotos que optam por lançar suas atividades de voo apenas no Sistema Eletrônico de Registro Voo não têm como levar esse registro a bordo da aeronave. No caso de uma fiscalização, deve haver a possibilidade de o piloto apresentar a comprovação à ANAC após a inspeção.

Além disso, o que a presença deste livro mantido dentro de uma aeronave acrescenta a segurança ou aos quesitos básicos de aeronavegabilidade.

Ainda mais, qual informação contida nestas anotações (destinos, horas de partida chegada, etc) seria de interesse a fiscalização, uma vez tratar-se de aeronave particular, sem uso comercial, ou com obrigatoriedade de horários ou algo similar.

Lembro ainda que hoje em dia quase 100% dos aviadores mantem tal registro no sistema eletrônico da própria ANAC, podendo ser acessado a qualquer hora pela mesma.

Por último tais informações são de interesse apenas para fins de obtenção ou renovação de licença e contratação de seguros.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves. Desse modo, o requisito foi excluído do texto.

Contribuição nº 107

Colaboradores: Flávio Macêdo da Silva (APUB – Associação dos Pilotos de Ultraleves de Brasília), Arnaldo Pessina (piloto de recreio), Carlos Alberto Benevides, Ernani Pautasso Nunes Junior, Gustavo Cardassi (ABUL), Ricardo Augusto Dantas (Fly Village Associação Aerodesportiva), Juliano Maia Lopes, José Santiago de Paulo (ABUL), Michele Ronchi (ABUL), Mario Antonio Conceição, Ricardo Cavallari (ABUL, ABRAEX, ABRAACE), Sergio Carlos Ricardo Bindel (pessoa física), Jose Claudino Ramos Sobrinho (APUB DF), Joris Van de Putte (pessoa física), Waldeney Daguano, Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos (Associação União das Asas-AUASAS), José Jânio de Siqueira (ABUL), Tiago Thoma Martins de Paula (piloto privado), Márcio Gusmão, José Luiz Macedo Faraco (APUB-DF), Paulo Abdala Noel, Marcelo Câmara de Rezende, Denis Mori (Abraex), Gilberto Costa (Acal), Cassio Arthur Pagliarini, André Gustavo de Figueiredo Melo, Luiz Claudio Gonçalves (Flyer indústria aeronáutica Ltda.), Armindo Edmundo Albino Hueb, Oscar José da Silva, Enio Antonio Vitalli (Vida Technology Industria de Maquinas Especiais Ltda.), Alexandre Duarte Lichti, Jean Mikellides, Ademar M Galvão Filho (ABUL), Bruno Rosa de Almeida (ABUL), Jorge Dantas (ABUL)

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento. No caso de o piloto optar por utilizar apenas o Sistema Eletrônico de Registro Voo, nos termos do RBAC 61, parágrafo 61.31(a), os dados registrados poderão, quando requeridos, ser enviados posteriormente à ANAC para fins de fiscalização.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O mencionado dispositivo não se harmoniza com o RBAC 61, parágrafo 61.31(a), que estabelece:

“Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC, no Sistema Eletrônico de Registro Voo e/ou na sua CIV.”

Não existe, portanto, a obrigação de manutenção de uma CIV impressa por parte do piloto. Dessa forma, os pilotos que optam por lançar suas atividades de voo apenas no Sistema Eletrônico de Registro Voo não têm como levar esse registro a bordo da aeronave. No caso de uma fiscalização, deve haver a possibilidade de o piloto apresentar a comprovação à ANAC após a inspeção.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves. Desse modo, o requisito foi excluído do texto.

Contribuição nº 108

Colaboradores: Cesar Augustus Mazzoni, Gustavo Andreoni Vieira d'Almeida, Carlos Werner Dierkes, Jorge Ferreira, Armando Pettinelli Neto

Instituição: Aeroclub de Tatuí

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (...) (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento. <u>No caso de o piloto optar por utilizar apenas o Sistema Eletrônico de Registro Voo, nos termos do RBAC 61, parágrafo 61.31(a), os dados registrados poderão, quando requeridos, ser enviados posteriormente à ANAC.</u>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O mencionado dispositivo não se harmoniza com o RBAC 61, parágrafo 61.31(a), que estabelece: <i>“Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC, no Sistema Eletrônico de Registro Voo <u>e/ou</u> na sua CIV.”</i> Não existe, portanto, a obrigação de manutenção de uma CIV impressa por parte do piloto. Dessa forma, os pilotos que optam por lançar suas atividades de voo apenas no Sistema Eletrônico de Registro Voo não têm como levar esse registro a bordo da aeronave. No caso de uma fiscalização, deve haver a possibilidade de o piloto apresentar a comprovação à ANAC após a inspeção.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves. Desse modo, o requisito foi excluído do texto.

Contribuição nº 109
Colaborador: Ruy Flemming
Instituição: ABRAPHE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 a (13) as cadernetas individuais de voo (CIV) dos pilotos, no caso de operações não regidas pelos RBAC 121, 125, 135
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Excluir essa exigência.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Com o advento da CIV Eletrônica essa exigência não tem necessidade. Conseguimos recentemente diminuir a necessidade de termos que carregar papéis a bordo com a possibilidade de termos Manuais e cartas em dispositivos eletrônicos. Essa exigência vai na contra-mão da tendência que a ANAC adotou. A possibilidade desse documento se extraviar é enorme. Não é pequeno para caber na carteira, como é o caso da licença, e é grande o suficiente para ser um incômodo para carregar. Diversos pilotos voam mais de uma aeronave que muitas vezes estão em locais distintos. Às vezes, cidades distintas. Deixar a CIV na aeronave, que é um documento de grande importância não é a melhor opção. Essa CIV vai transitar com o piloto por onde ele for. E uma vez que for extraviada vai impedir o piloto de realizar o próximo voo. Essa exigência deve ser retirada. Vai tornar a vida do piloto muito mais complicada e já existe uma opção, a CIV Eletrônica, para resolver o problema. Ainda assim, a ANAC pode adotar outros métodos e medidas para realizar uma fiscalização eficiente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 110
Colaborador: Gilberto Meira Cardoso
Instituição: Particular – Aviação Experimental
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...) (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (...) (13) remover este item.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O mencionado dispositivo não se harmoniza com o RBAC 61, parágrafo 61.31(a), que estabelece: <i>“Todo titular de uma licença de piloto ou CPL deve registrar suas atividades de voo, realizadas em aeronaves e em FSTD qualificados e aprovados pela ANAC, no Sistema Eletrônico de Registro Voo <u>e/ou</u> na sua CIV.”</i> Não existe, portanto, a obrigação de manutenção de uma CIV impressa por parte do piloto. Dessa forma, os pilotos que optam por lançar suas atividades de voo apenas no Sistema Eletrônico de Registro Voo não têm como levar esse registro a bordo da aeronave. No caso de uma fiscalização, deve haver a possibilidade de o piloto apresentar a comprovação à ANAC após a inspeção.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 111
Colaborador: Ruy Flemming
Instituição: ABRAPHE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 a (13) as cadernetas individuais de voo (CIV) dos pilotos, no caso de operações não regidas pelos RBAC 121, 125, 135
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Excluir essa exigência.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Com o advento da CIV Eletrônica essa exigência não tem necessidade. Conseguimos recentemente diminuir a necessidade de termos que carregar papéis a bordo com a possibilidade de termos Manuais e cartas em dispositivos eletrônicos. Essa exigência vai na contra-mão da tendência que a ANAC adotou. A possibilidade desse documento se extraviar é enorme. Não é pequeno para caber na carteira, como é o caso da licença, e é grande o suficiente para ser um incômodo para carregar. Diversos pilotos voam mais de uma aeronave que muitas vezes estão em locais distintos. Às vezes, cidades distintas. Deixar a CIV na aeronave, que é um documento de grande importância não é a melhor opção. Essa CIV vai transitar com o piloto por onde ele for. E uma vez que for extraviada vai impedir o piloto de realizar o próximo voo. Essa exigência deve ser retirada. Vai tornar a vida do piloto muito mais complicada e já existe uma opção, a CIV Eletrônica, para resolver o problema. Ainda assim, a ANAC pode adotar outros métodos e medidas para realizar uma fiscalização eficiente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 112
Colaborador: Marco Antonio de Assis Bedeschi
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
NÃO incluir essa obrigatoriedade.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não existe justificativa para fiscalização de CIV na rampa pelos seguintes motivos: - Já existe o diário de bordo, para fiscalizar os voos que foram realizado, o diário é o documento legítimo para comprovação de horas no voo proposto que está sendo fiscalizado; - As horas das CIV não podem ser assinadas, pelo proprietário a cada voo realizado; - Os voos podem ser visualizados pelo sistemas DECERTA; - Atualmente a ANAC não registra horas de voo de Tripulantes, como era na ocasião do DAC, o piloto apenas apresenta as horas para fins de concessão de Licença de Grau superior conforme previsto na RBAC 61;
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 113
Colaborador: Rafael Cordeiro da Silva
Instituição: APPA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
SUBPARTE C 91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugiro a retirada da obrigatoriedade do porte do referido documento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Acredito ser um contrassenso a obrigatoriedade do porte da CIV do piloto, sendo que hoje já temos implementado e em pleno uso a CIV digital. Além da possibilidade de erros na transcrição de ambas, acredito que a CIV digital está subutilizada, sendo que a maioria dos pilotos hoje a preenchem somente quando há a necessidade da comprovação horas para check, revalidação, etc. Ainda, as horas lançadas em sua totalidade na CIV digital possibilitam a sua consulta a qualquer momento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 114
Colaborador: Reinaldo Martins
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 – Aeronave civil – documentos requeridos - (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão do item (13)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O número de livros, manuais e outros itens (kit de primeiros socorros p/ex) a ser carregado a bordo já é tão grande que em algumas aeronaves de pequeno porte se incluímos o piloto e mais o peso de todos os manuais, quase saímos do envelope de voo, isto quando não é fisicamente possível carregar todo este material. Porque a necessidade do piloto carregar a sua CIV a bordo? Entendemos que a CIV possa ser usada para demonstrar as anotações requeridas quando houver solocitação da ANAC, mas não entendemos que

isso seja necessário por exemplo, em uma inspeção de rampa. Aliás deve ser feito um esforço consciente pela ANAC para de uma maneira geral para diminuir os itens que são requeridos a bordo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 115

Colaborador: João Erick de Mattos Fernandes

Instituição: EFA Escola de Aviação Civil / Ária Engenharia e Manutenção de Aeronaves

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão por completo do item 91.203(a)(13)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nota-se claramente não haver aderência ao parágrafo ou a própria regra em si. O parágrafo 91.203 trata dos documentos requeridos para a operação da aeronave e a CIV constitui o rol de documentos da tripulação.

Caso a ANAC julgue necessário o porte da CIV, o que não faz qualquer sentido, esta previsão deve estar na RBAC 61, e não na RBAC 91.

É sabido ainda que foi realizada uma tentativa de criação deste requisito quando da edição da RBAC 61 e se nota que houve descontentamento com a decisão de não implementá-lo com a nova tentativa de incluí-lo, e, reitero, fora de contexto. Este requisito não agrega na segurança de voo e já há um requisito na RBAC 61 que obriga o tripulante a apresentar a CIV a ANAC sempre que houver necessidade de esclarecimentos.

O requisito adicional cria meramente uma penalidade burocrática a tripulação sem com que a sociedade se beneficie em qualquer sentido e está inserido como requisito fora de seu contexto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 116

Colaborador: Renato Mottola

Instituição: aeronave privada

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

SUBPARTE C - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS, INSTRUMENTOS E CERTIFICADOS, 91.203 Aeronave civil - documentos requeridos, (a) (13) a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento. Incluída a obrigatoriedade de porte da CIV para operações exclusivamente regidas pelo RBAC 91, para fins de fiscalização.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Retirada total do item 91.203 (a) (13) relativo a Inclusão da obrigatoriedade de porte da CIV para operações exclusivamente regidas pelo RBAC 91, para fins de fiscalização.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1. Impossibilidade de manter a CIV sempre atualizada, principalmente a parte de conferência que exige a assinatura do Proprietário/Operador da Aeronave;

2. Diminuição da flexibilidade da operação aeronave civil privada devido ao aumento do processo burocrático;

3. Alta probabilidade de extravio da CIV devido a constante mobilidade dos tripulantes resultando em grandes transtornos;

4. Justificativa da ANAC da inclusão da CIV para fins de fiscalização não é procedente, pois os registros de voos podem ser lançados na CIV online e já são fiscalizados nos processos de revalidações de habilitações.

5. O FAR 91 do FAA (EUA), no qual é referência mundial tanto em volume de aeronaves como índices de segurança operacional, NÃO contempla essa obrigatoriedade mostrando que a inclusão desse item é inadequada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 117

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo

Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.

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

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

- (a) (2) - manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia);
- (a) (5) - publicações aeronáuticas apropriadas impressas originais ou de outra forma expressamente autorizada pela ANAC, válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados;
- (a)(6) - diário de bordo original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;
- (a) (10) - documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação aplicável (original ou cópia);
- (a) (13) - a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

- (a) (2) - manual de voo aprovado da aeronave ou AOM atualizados (original ou cópia) impresso ou em mídia digital aprovada;
- (a)(5) - publicações aeronáuticas apropriadas impressas originais, mídias digitais aprovadas ou de outra forma expressamente autorizada pela ANAC, válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados;
- (a) (6) - diário de bordo ou diário de bordo simplificado, conforme requisitos 91.27 e 91.28 , original devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ou aeronaves experimentais, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;
- (a) (10) - documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação aplicável impresso ou em mídias digitais aprovadas(original ou cópia);
- (a) (13) - ~~a(s) caderneta(s) individual(is) de voo (CIV) do(s) piloto(s), no caso de operações não regidas pelos RBAC nº 121, 125, 135 e pela subparte K deste Regulamento. Não faz sentido, visto a implantação do sistema de CIV digital....~~

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A possibilidade de documentos digitais ao invés de documentos em papel permitiria uma melhor dinâmica de acesso aos dados da aeronave além de permitir um repositório destas informações para fins de cruzamento de dados, ou mesmo para evitar a perda destes documentos em caso de roubo, incêndio, água, fungos, etc.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com relação às sugestões referentes a 91.203(a)(2), (a)(5) e (a)(10): contribuição não acatada.

O requisito como está atualmente exposto não proíbe absolutamente o uso de mídias digitais.

Com relação à sugestão referente a 91.203(a)(6): contribuição acatada com diferença de forma.

A Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, assim como a Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018 e a Portaria nº 3.220/SPO/SAR, de 15 de outubro de 2019, já preveem itens de flexibilização que favorecem as aeronaves experimentais.

Com relação à sugestão referente a 91.203(a)(13): contribuição acatada.

O requisito havia sido incluído na proposta para fins de fiscalização do endosso previsto no RBAC nº 61 Emenda 06. No entanto, com base nas contribuições, a ANAC entendeu que a medida criaria muitos inconvenientes para os pilotos e que a fiscalização poderia ser realizada de outra forma, sem que fosse preciso obrigar o porte da CIV nas aeronaves.

Contribuição nº 118

Colaborador: Marco Antonio de Assis Bedeschi

Instituição: particular

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

NÃO PREVISTO NO RBAC 91

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

INLCUIR REQUISITOS:

- **Comunicação de sobrevoo (com ou sem pouso);**
.....(incluir requisito previsto para esse tema)
- **Solicitação de Autorização de Voo da ANAC (AVANAC);**
.....(Incluir requisito previsto para esse tema)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

- Existe resolução específica conforme Resolução ANAC 178/10, porém a informação é omitida na RBAC 91;
- O RBAC 91 não aborda os requisitos, sendo importante no mínimo menção a normativa específica para o assunto, como exemplo a resolução 178/10 da ANAC.

Não incluída nos requisitos de documentos a bordo, comprovação impressa dos documentos de comunicação de sobrevoo, Autorização de Sobrevoo (AVNAC), e Termo de Entrada de Admissão Temporária, e caso for requerido a bordo documentos comprobatórios desses requisitos, é necessário inclui-los no requisitos 91.203.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Na seção 91.715, foi feita menção à Resolução nº 178/2010, que já contém os requisitos para emissão da autorização.

Contribuição nº 119

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[não foi incluído na audiência pública o RBAC 61. Foi considerada aqui a versão do RBAC 61 disponibilizada na última audiência pública, cujos resultados ainda não foram publicados]

RBAC 61

61.3

(i)(1) realizar o treinamento periódico constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou pelo RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por esses regulamentos, realizar a instrução revisória pertinente às habilitações suspensas, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e

61.31

(f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção.

61.197

(b) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos do RBAC 135.

61.237

(f) O disposto nesta Subparte não se aplica aos pilotos que ministrem instrução de voo segundo os RBAC 121, 135 ou 142, que devem atender aos requisitos específicos previstos nesses regulamentos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

RBAC 61

61.3

(i)(1) realizar o treinamento periódico constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121, pelo RBAC 135 ou pela subparte K do RBAC 91, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por esses regulamentos, realizar a instrução revisória pertinente às habilitações suspensas, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e

61.31

(f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121, RBAC 135 ou pela subparte K do RBAC 91, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção.

61.197

(b) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos do RBAC 135. Para pilotos empregados em operações de programa de propriedade compartilhada, a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos da Subparte K do RBAC 91.

61.237

(f) O disposto nesta Subparte não se aplica aos pilotos que ministrem instrução de voo segundo os RBAC 121, 135 ou 142 ou segundo a subparte K do RBAC 91, que devem atender aos requisitos específicos previstos nesses regulamentos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Propriedade compartilhada

Assim como os operadores sob o RBAC 135, os operadores da subparte K do RBAC 91 também deveriam ser mencionados nas exceções constantes no RBAC 61, pois também possuem programas de treinamento aprovados pela ANAC e a conclusão satisfatória desse programa de treinamento também deverá permitir a revalidação da habilitação dos tripulantes.

Não foi proposta alteração ao RBAC 61.211, em razão do texto já cobrir, indiretamente, os administradores sob a subparte K do RBAC 91.

Para a seção 61.31, a dispensa deve ser melhor estudada, pois é necessário confirmar como os administradores de programas de propriedade compartilhada poderão registrar as horas de seus pilotos (se na CIV ou se por meios simplificados, como ocorre com detentores de certificado emitido segundo o RBAC 119 e operando sob os RBAC 121 ou 135). Observo que o RBAC 91.203(a)(13) estabelecerá que não seria necessário o porte de CIV em operações sob a subparte K do RBAC 91. Porém, não fica claro se a CIV precisaria ou não ser preenchida – o que é matéria do RBAC 61.31.

Essa discussão poderia ser ampliada também aos operadores sob o RBAC 125, também mencionado na proposta de 91.203(a)(13), caso o RBAC 125 venha a ser publicado.

Caso o texto do RBAC 61 submetido à audiência pública seja alterado, pode ocorrer de outras seções também exigirem mudanças semelhantes.

Administração pública / segurança pública

Caso a ANAC entenda que órgãos de segurança pública e/ou de defesa civil (ou de toda a administração pública, a depender da aplicabilidade da subparte O do RBAC 91 - vide proposta de alteração às seções 91.1803, 91.1805, 91.1809 e 91.1811, encaminhada nessa audiência pública) também devem ser mencionados, eu não veria problema.

Ao não os mencionar, entendo que seus treinamentos deverão seguir todos os previstos no RBAC 61, cabendo à ANAC a verificação desses requisitos antes de conceder/revalidar licenças e habilitações.

Embora afete um regulamento não submetido à audiência pública, observo que esta proposta é diretamente decorrente da proposta da ANAC submetida à audiência pública nº 17/2015, tendo em vista que a não alteração do RBAC 61 em conjunto com a edição do RBAC 91 acarretará em inconsistência entre os regulamentos da ANAC.

Observo que não foram previstas mudanças equivalentes no FAR 61, quando da inclusão da subparte K no FAR 91, devido à diferença de estrutura entre FAR e RBAC 61.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 120

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(b) Somente é permitido operar uma aeronave experimental fora do território brasileiro se ela possuir a bordo um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) e, quando aplicável, o respectivo Certificado de Marca Experimental (CME).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O texto está dúbio!. Excluir fora do Território brasileiro...

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aeronaves experimentais brasileiras de todas as categorias e tipos, são obrigadas a possuírem CAVE e CME.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Com o advento dos documentos digitais, o texto foi restabelecido para todas as aeronaves e não apenas as que operem fora do território nacional.

Contribuição nº 121

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203(e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possua a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203(e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possuir a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto: “se a operação for conduzida pelo seu fabricante a aeronave <u>possuir</u> ”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 122
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 (e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possua a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 (e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possua a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade Especial, conforme os propósitos definidos no RBAC 21.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O AEV é um certificado utilizado pelo fabricante durante os voos de produção. Desta forma, a inclusão de Certificado de Aeronavegabilidade Especial é necessária para atender este tipo específico de operador.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. O fabricante pode operar uma aeronave com um CAARF ou uma AEV. Ambos estão previstos no 21.175(b) e qualificados como Certificados de Aeronavegabilidade Especial.

Contribuição nº 123
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 (e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possua a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 (e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possua a bordo um Certificado de Aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas ou uma Autorização Especial de Voo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O AEV é um certificado utilizado pelo fabricante durante os voos de produção.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. Foi acatada a contribuição nº 122 deste Relatório, que atende aos propósitos também desta contribuição. O fabricante pode operar uma aeronave com um CAARF ou uma AEV. Ambos estão previstos no 21.175(b) e qualificados como Certificados de Aeronavegabilidade Especial.

Contribuição nº 124
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 (g) Somente é permitido operar uma aeronave com um tanque de combustível instalado dentro do compartimento de passageiros ou no compartimento de bagagem se a instalação tiver sido realizada em conformidade com o RBAC nº 43 e exista uma cópia da autorização da ANAC para a instalação dentro da aeronave.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 (g) Somente é permitido operar uma aeronave com um tanque de combustível instalado dentro do compartimento de passageiros ou no compartimento de bagagem se a instalação tiver sido realizada em conformidade com o RBAC nº 43 e existir uma cópia da autorização da ANAC para a instalação dentro da aeronave.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto: “se a instalação tiver sido realizada em conformidade com o RBAC nº 43 e existir”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 125
Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Marcus Vinicius Soldera Grando (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos. --- Sempre que aparecer a palavra cópia, que permita que essa “cópia” seja digital.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Estamos em um país que toda a justiça trabalha com documentos digitais, em que toda receita federal trabalha com documentos digitais, então, não existem motivos para que a RBAC 91, não permita que todos documentos da aeronave sejam digitais. Isso significa que todos documentos existentes nos EFIS (Eletronic Flight Information Systems), EMS Engine Management Systems, GPS e demais equipamentos eletrônicos da aeronave sejam proibidos de gerarem o diário do bordo, as cadernetas de motor, hélice, célula, aviônicos, ... válidas para a documentação oficial da aeronave.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O requisito como está atualmente exposto não proíbe absolutamente o uso de mídias digitais. Mas pode ser que nem sempre convenha que o documento seja digital (listas de verificações, por exemplo), quando então isso deverá ser determinado para cada caso concreto.

Contribuição nº 126
Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb
Instituição: cidadão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos. --- Sempre que, na ocorrência da palavra cópia, que permita que essa “cópia” seja digital.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Com a evolução da tecnologia, estão disponíveis em abundância de meios eletrônicos para consulta de documentos em qualquer parte da vida cotidiana. A própria ANAC através do DECERTA, Receita Federal, Justiça Federal, Justiça Eleitoral, enfim, todos os órgãos federais trabalham desta forma. Não há justificativa moderna para não se aceitar cópias de documentos em formato digital em qualquer esfera da atuação governamental.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O requisito como está atualmente exposto não proíbe absolutamente o uso de mídias digitais. Mas pode ser que nem sempre convenha que o documento seja digital (listas de verificações, por exemplo), quando então isso deverá ser determinado para cada caso concreto.

Contribuição nº 127
Colaborador: Carlos Montino de Oliveira
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Não existe esta proposição na minuta.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
a) A Caderneta Individual de Voo –CIV deverá ser preenchida no mesmo dia da operação aérea ou, caso tenha sido comprovadamente impossível, no máximo, em até três dias. b) A CIV deverá estar devidamente preenchida quando for solicitada pela fiscalização ou quando for necessário comprovar horas de voo ou treinamento específico em processos PEL ou OPS.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Pretende-se evitar qualquer intenção de fraude nas solicitações referente aos processos PEL e OPS.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O lançamento de horas de voo é tema tratado no RBAC nº 61, seções 61.27 e 61.29, de modo que não é recomendável incluir disposições a respeito desse tema no RBAC nº 91, para se evitar que haja contradição entre tais normas, bem como para facilitar a consulta pelos interessados. Além disso, quanto ao mérito da contribuição, já há previsão em sentido semelhante à proposta no parágrafo 61.29(d) do RBAC nº 61, que atende a necessidade de fixar no piloto a responsabilidade pelo constante preenchimento de seus registros de voo, cabendo a este apresentar à ANAC tais registros atualizados sempre que solicitado por força do parágrafo (e) da mesma seção..

Contribuição nº 128
Colaborador: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck
Instituição: Airship do Brasil Indústria Aeronáutica
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações (a) Licença/certificado e habilitações de piloto: só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas, expedidas em conformidade com este Regulamento, e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo.
61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado (a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria em que pretenda obter a licença.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir: 61.3(a) (1) Para aeronaves em que as instruções de operação são apresentadas apenas no idioma inglês, é requerido um exame de proficiência do idioma inglês, com questões abrangendo termos utilizados na operação dessas aeronaves, em que o piloto alcance como mínimo o nível 3 do Apêndice A do RBAC 61. 61.77(a) (1) O exame de conhecimentos teóricos incluirá, também, avaliação no idioma inglês, com questões abrangendo termos utilizados na operação de aeronaves.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Caros, bom dia. Embora a matéria “licença para piloto” não seja exatamente minha especialidade, gostaria de propor para as pessoas envolvidas nessa futura emenda, uma razoável reflexão sobre o tema sobre o qual versa a minha sugestão. Vou citar, <u>como exemplo</u> , os fatos notáveis narrados logo após o acidente com uma aeronave Robinson R.44 em 08 de dezembro de 2007, acredito que nas cercanias do aeroclube de Goiás. Excluo o prefixo da aeronave, mas não o conteúdo de assunto, que inclusive já foi abordado de alguma forma para a GGAP. E Como substanciação adicional, gostaria ainda de citar que, a SAR, já reconhecendo a relevância do tema, o abordou o abordou nos seguintes parágrafos dos regulamentos: RBAC 145.153(d)-I O pessoal de supervisão deve ser capaz de ler e entender o(s) idioma(s) em que são apresentados os dados técnicos e as instruções para aeronavegabilidade continuada necessárias para a realização dos serviços constantes em suas especificações operativas.

RBAC 145.155(c)-I O pessoal de inspeção deve ser capaz de **ler e entender o(s) idioma(s)** em que são apresentados os dados técnicos e as instruções para aeronavegabilidade continuada necessárias para a realização dos serviços constantes em suas especificações operativas.

RBAC 145.157(d)-I A pessoa autorizada a aprovar um artigo para retorno ao serviço deve ser capaz de **ler e entender o(s) idioma(s)** em que são apresentados os dados técnicos e as instruções para aeronavegabilidade continuada necessárias para a realização dos serviços constantes em suas especificações operativas.

Continuando:

Após o acidente citado, das consequentes apurações do órgão investigador CENIPA, ficou evidente a falha no processo de habilitação, pois durante sua análise, um dos fatores que contribuiu foi a total incapacidade do piloto em “ser capaz de ler e entender” as instruções do AFM, que obviamente estava (está e continuará estando) no idioma inglês, o que resultou em incapacidade do piloto em aderir aos procedimentos adequados na condução das operações com o referido aparelho.

Infelizmente, o CENIPA, em vez de sugerir que a ANAC atualizasse o regulamento que trata de licença e habilitação de pilotos, passando a exigir que fosse comprovada a capacidade dos pilotos em “ser capaz de ler e entender” no idioma o qual as instruções estivessem apresentadas – normalmente no idioma inglês – sugeriu, por absurdo que fosse, que todos os AFM fossem produzidos no nosso idioma. Ora, ora ora.

FATOS:

a) frente a globalização do mercado da aviação civil, onde pilotos brasileiros experientes buscam, no mercado externo, melhores oportunidades justamente onde o idioma inglês é padronizado para efeitos da aviação civil, é de se indagar quem seria diretamente beneficiado com uma regulamentação que tornasse os manuais editados no nosso idioma;

b) não localizo nas publicações da Organização Internacional de Aviação Civil – ICAO, sugestão no sentido de que os manuais das aeronaves fossem editados no idioma predominante do Estado no qual uma aeronave está registrada;

c) a tradução pode, inclusive, afetar a segurança das operações, existindo a possibilidade de transmitir, numa tradução descuidada, ou não tão esmerada, mensagem adversa pois muitos termos técnicos no idioma inglês nunca foram apropriadamente traduzidos por não haver termos técnicos “brasileiros” adequados, ou amplamente aceitos. Podemos citar, como exemplo, palavras como rigagem (*rigging*), FOD (*foreign object damage*), DOD (*domestic object damage*), trimagem (*trim*), entre centenas de outros termos técnicos que não existem no nosso idioma;

d) a própria experiência na ANAC, ao elaborar regulamentos alinhados com os internacionais, mais notadamente os norte americanos, mostra a necessidade desse cuidado, ainda, na forma concisa;

e) em aeronaves modernas, que geralmente tem sido equipadas com *glass-cockpit*, todas as mensagens e indicações na tela são em inglês;

f) não menos importante é o fato que em aeroportos internacionais, mesmo no Brasil, a fonia obrigatoriamente se faz no idioma inglês;

g) embora seja fato que, APENAS para aeronaves fabricadas no Brasil, os manuais sejam disponibilizadas no nosso idioma (citamos os manuais das aeronaves EMBRAER modelo Ipanema) o idioma aceito em todas as publicações técnicas disponibilizadas pelos fabricantes de aeronaves que exportam seus produtos, é o inglês; e

h) certas marcas e placares de aeronaves importadas devem estar no nosso idioma, tal como previsto no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21 – RBAC 21, de tal forma que SOMENTE as informações relativas à interface com os passageiros e o pessoal de atendimento na pista pode ser disponibilizados no idioma português ou, mais frequentemente, na forma bilíngue.

Pois bem, excluindo o fato que em aeronaves fabricadas no Brasil, minoria, os manuais podem estar no nosso idioma, em todos os outros casos o idioma internacionalmente aceito é o inglês.

Justo pois é, nem como recomendação, mas que seja exigência da ANAC que os candidatos a piloto sejam submetidos a um exame de proficiência no idioma inglês, pelo menos se a aeronave que vai pilotar possui seus manuais editados apenas em inglês.

Essa é uma contribuição que visa a segurança.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Esta contribuição foi originalmente encaminhada para a audiência pública nº 14/2015 (já concluída). Consta da contribuição nº 4 do Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015, do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61. A resposta encontra-se abaixo transcrita:

Contribuição parcialmente aceita.

A necessidade de se saber ler e interpretar corretamente os manuais da aeronave já é abrangida pela IS 00-002, que versa sobre a realização dos exames de proficiência. Ela estabelece, por exemplo, que:

*6.2.10.2 Deve demonstrar capacidade de **utilizar os manuais técnicos da aeronave** e os conhecimentos relativos ao desempenho em operação com peso máximo de decolagem sob os efeitos adversos (motivados por temperatura elevada e altitude do local de decolagem) e demais itens que possam deteriorar a performance da aeronave, à forma como esses e outros fatores (como gradiente da pista, natureza de sua superfície, direção e intensidade do vento) poderão afetar a distância requerida para a decolagem e parada.*

*6.2.10.4 O examinando deve demonstrar estar **totalmente familiarizado** com a performance, **manuais e gráficos** referentes à operação da aeronave nas várias altitudes/temperatura e com os respectivos ajustes de potência. Deve também conhecer as velocidades de melhor desempenho da aeronave, relativas às diversas fases do voo.*

*6.28.2.1 Itens a serem avaliados: conhecimento prático da performance do avião e dos procedimentos operacionais aprovados, além da **capacidade do examinando de utilizar os manuais técnicos do avião**; conhecimentos relativos à performance do avião, em operação com peso máximo de decolagem, sob os efeitos adversos motivados por temperatura elevada e altitude do local de decolagem, e como esses e outros fatores - gradiente da pista, direção e intensidade do vento - podem afetar a distância requerida para a decolagem; conhecimentos sobre os gráficos de operação da aeronave nas várias altitudes e com os respectivos ajustes de potência; conhecimentos das velocidades de melhor performance da aeronave, relativas às diversas fases do voo; e conhecimentos sobre pesquisa e análise de itens do M.E.L.*

A exigência de um exame teórico específico para esse fim, conforme sugerida pelo colaborador, parece a princípio ser desnecessariamente formal, já que tal conhecimento pode ser aferido de maneira mais rápida e eficiente pela Agência e por seus credenciados durante os exames de proficiência ou durante inspeções de rampa.

O colaborador, no entanto, tem razão ao apontar que a incorporação de uma diretriz que explicita a regra de que “os pilotos devem compreender os manuais das aeronaves que operam” (tida atualmente como implícita, porém óbvia), pode de fato contribuir para a segurança operacional. Uma proposta de texto razoável seria aquela semelhante ao que já consta do RBAC 145, citado pelo colaborador.

No entanto, tal regra não constitui propriamente um requisito de licenças ou habilitações, mas sim da operação da aeronave, já que diferentes aeronaves podem ter manuais em diferentes idiomas, ainda que operadas dentro da mesma habilitação. Por isso, a ANAC considera que uma disposição nesse sentido seria mais adequada no corpo do futuro RBAC 91. A presente contribuição foi, por isso, encaminhada para análise no âmbito da Audiência Pública nº 17/2015 (referente ao RBAC 91), e será analisada para possível incorporação no texto final do RBAC 91. O colaborador poderá obter a resposta final da proposta no Relatório da Audiência nº 17/2015, que será publicado na página <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2015>.

Com relação à última parte, a contribuição foi acatada parcialmente com a inclusão do parágrafo 91.9(e), que requer que os pilotos devem conhecer os elementos e procedimentos necessários para a operação contidos nos manuais e/ou demais documentos aplicáveis. Indiretamente isso requer que ele seja capaz de identificar esses elementos e procedimentos, quaisquer que sejam os idiomas em que sejam apresentados.

Contribuição nº 129

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Flávio Macêdo da Silva (APUB – Associação dos Pilotos de Ultraleves de Brasília), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Cleber Winkler de Moura (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Odair Gardin (Abul / CBA), Leomar Cleiber Pedrotti (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Marcelo Schunn Diniz Junqueira (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Sergio Ricardo Braz Miranda (CBA), Eduardo Siqueira Costa Neto (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Ronaldo Schlichting (CBA), Eng. Aer. Luiz Antonio Dal Magro, Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Joao Martins Garcia (CBA), Jose Alves Carneiro filho (CBA), José Antonio Passi (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Giorgio Alberto Bertalot (CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Emilio Kazunoli Matsuo (CBA), Sergio Eduardo Marcon (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), José Osnir Machado (Abul / CBA), Ewandro Andrade Moreira (CBA), Elio Augusto Navarro (CBA), Fabio Ribeiro G de Sousa (CBA), Ricardo Conte (CBA), Eliseu Tosini (CBA), Arnaldo Pessina (piloto de recreio), Jorge Kersul Filho (proprietário de aeronave e piloto), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology Industria de Maquinas Especiais Ltda.), Carlos Alberto Benevides, Ricardo Augusto Dantas (Fly Village Associação Aerodesportiva), Juliano Maia Lopes, José Santiago de Paulo (ABUL), Michele Ronchi (ABUL), Mario Antonio

Conceição, Ricardo Cavallari (ABUL, ABRAEX, ABRAACE), Sergio Carlos Ricardo Bindel (pessoa física), Jose Claudino Ramos Sobrinho (APUB DF), Jose Mauricio Madeira Filho (CBA), Waldeney Daguano, Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos (Associação União das Asas-AUASAS), José Jânio de Siqueira (ABUL), Tiago Thoma Martins de Paula (piloto privado), Márcio Gusmão, José Luiz Macedo Faraco (APUB-DF), Gustavo Cardassi (ABUL), Paulo Abdala Noel, Marcio de Souza Oliveira (CBA), Marcelo Câmara de Rezende, Denis Mori (Abraex), Gilberto Costa (Acal), Cassio Arthur Pagliarini, André Gustavo de Figueiredo Melo, Genival Reinaldo Padovan Pacheco (piloto civil), Alexandre Duarte Lichti, Jonistaine Barbosa do Nascimento (CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER- Clube de Aeronautica Sede Barra), Laercio Migliorini (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Mario E. B. Gregghi (ABUL), Oscar José da Silva, Cleo Clovis Boeck (CBA), Ademar M Galvão Filho (ABUL), Hernan Miguel Quiroga (Aeroclube de Resende), Armino Edmundo Albino Hueb, Luiz Claudio Gonçalves (Flyer indústria aeronáutica Ltda.), Edimar de Araujo Filho (APUB/ABUL), Bruno Rosa de Almeida (ABUL), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA), Jean Mikellides, Werner Henrique Steuer (CBA), Ivonei Storer (CBA) e Jorge Dantas (ABUL).

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os requisitos constantes deste item referem-se, ao que tudo indica, a aeronaves homologadas, portanto, aquelas que possuem um Certificado de Aeronavegabilidade Padrão. Essa definição mais clara tem o objetivo de evitar confusão, já que no RBAC 21, “Certificado de Aeronavegabilidade” é um termo genérico, do qual são espécies o Certificado de Aeronavegabilidade Padrão e o Certificado de Aeronavegabilidade Especial. Este último engloba o Certificado Especial de Aeronavegabilidade Especial para aeronaves categoria leve esportiva e o Certificado de Autorização de Voo Experimental.

Obviamente, os requisitos do item 91.205 da minuta do RBAC 91 são de difícil assimilação nestas duas últimas categorias de aeronaves, especialmente as experimentais, as quais não passam por processo de homologação e, por conseguinte, não faz sentido exigir-se para as mesmas, instrumentos TSO, como altímetro e velocímetro. Há que se destacar, ainda, que caso essa exigência atinja essa categoria de aeronaves, teria que haver uma espécie de isenção para as aeronaves atuais, pois, em muitas delas, não é possível a substituição de instrumentos não TSO, como é o caso daquelas cujos painéis de instrumentos foi construído em torno de EFIS não TSO. Dessa forma, as exigências contidas na minuta do RBAC 91 simplesmente impedem a continuação da operação dessas aeronaves.

Outra razão porque aparentemente o item se refere a aeronave detentora de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, e não a qualquer Certificado de Aeronavegabilidade, vem do princípio da hermenêutica segundo o qual a norma não contém palavras inúteis. Como a expressão Certificado de Aeronavegabilidade é totalmente genérica, ela se tornaria inútil, reduzindo o texto simplesmente a “Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 130

Colaborador: Reuel de Matos Oliveira

Instituição: particular

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Esta seção do RBAC 91 tem inspiração no CFR Part 91 do FAA (EUA). Não está explicado o porquê da expressão “Certificado de Aeronavegabilidade Padrão” ter sido reduzida (usa-se “Certificado de Aeronavegabilidade” apenas), uma vez que esta seção se refere explicitamente ao padrão de equipamentos e instrumentos de aeronaves certificadas para efetuarem voos VFR e IFR.</p> <p>Esse reducionismo tem levado a interpretações equivocadas, exigindo-se em vistoriais de aeronaves experimentais o mesmo padrão de equipamentos e instrumentos para aeronaves certificadas. Ao retirar a palavra “Padrão”, o texto deixa implícito que se aplicaria também às aeronaves experimentais (de diversos propósitos) com Certificado de Aeronavegabilidade Especial (CAVE, no caso). Está bem claro no RBAC 21 as diferenças entre aeronaves com certificado padrão e certificado especial, e o tratamento diferenciado que possuem, mas estranhamente o texto brasileiro se desalinha com o texto original do CFR Part 91, deixando de harmonizar com a legislação que lhe deu origem.</p> <p>Essa omissão no texto do 91.205 acaba por criar outras distorções e aumentar os custos para os usuários brasileiros. Quem importar uma aeronave experimental dos EUA, ou comprar uma planta de aeronave (para construção amadora) acabará tendo de equipar ou reequipar a aeronave para atender um padrão de instrumentos (incluindo equipamentos TSO) que não é exigido lá. Obrigar a instalação de equipamentos TSO irá onerar desproporcionalmente os atuais e futuros usuários de aeronaves experimentais. Faltou também demonstrar o impacto econômico dessas medidas sobre a comunidade da aviação, e nesse caso específico, o procedimento brasileiro de aprovação de novas regras é bem diferente do procedimento adotado nos EUA, com quem nossa legislação e processos de certificação estão mais alinhados.</p> <p>A Associação de Aeronaves Experimentais (EAA) daquele país tem sido a maior promotora do tratamento diferenciado para produtos diferentes e o FAA assim tem observado. Exemplo clássico disso foi o ocorrido há uns 4 anos atrás quando, em função da tecnologia ADS-B, o FAA emitiu regulamento obrigando todo tipo de aeronave (incluindo as experimentais) a ser equipada com transponders com aprovação TSO e teve de rever a regulamentação autorizando o uso de transponders que apenas atendessem a especificação TSO (como é hoje no CFR Part 91). Não está explicado nessa seção também, o motivo de desarmonizar o RBAC 91 com o CFR Part 91 ao exigir aprovação TSO para alguns equipamentos/instrumentos (velocímetro, transponder, altímetro, rádio VHF). TSO ou TSO-A (“Authorization”) tem relação com projeto e produção e não com instalação e operação. Obviamente, se um construtor amador, por exemplo, quiser equipar sua aeronave para voos IFR, é altamente recomendado que ele utilize equipamentos/instrumentos com aprovação TSO, sob pena de ter de demonstrar à autoridade que os equipamentos/instrumentos atendem à especificação TSO. Atender às regras de tráfego aéreo, por segurança, significa usar um padrão como referência. Caso o interessado não consiga demonstrar que seus equipamentos/instrumentos atendam o padrão TSO, a autoridade tem a prerrogativa de negar-lhe a operação especial. O grande equívoco nesse novo texto do RBAC (novamente, em desarmonia com o CFR Part 91 e com o conceito subjacente à aviação experimental), está em obrigar a instalação desses equipamentos/instrumentos TSO.</p> <p>A frota de aeronaves experimentais nos EUA é de mais de 30.000 unidades, com uma cultura de operação de décadas e nunca o argumento de aumento da segurança de voo se sobrepôs ao conceito intrínseco desse tipo de aviação (experimental, e com menor nível de segurança, por natureza). A operação das aeronaves experimentais é basicamente definida pelas Limitações Operacionais constantes nos certificados dessas aeronaves. Esse é o instrumento que a autoridade deveria usar para regular a instalação de equipamentos vinculando à operação. Assim tem sido nos EUA e assim foi iniciado no Brasil. Portanto, não se deveria usar essa seção para obrigar, indistintamente, todas as aeronaves experimentais a terem o mesmo padrão de equipamentos e instrumentos usados em aeronaves com certificação padrão.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.</p> <p>Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.</p> <p>Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou</p>

instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 131

Colaborador: Ernani Pautasso Nunes Junior

Instituição: Proprietário de aeronave privada

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os requisitos constantes deste item referem-se, ao que tudo indica, a aeronaves homologadas, portanto, aquelas que possuem um Certificado de Aeronavegabilidade Padrão. Essa definição mais clara tem o objetivo de evitar confusão, já que no RBAC 21, "Certificado de Aeronavegabilidade" é um termo genérico, do qual são espécies o Certificado de Aeronavegabilidade Padrão e o Certificado de Aeronavegabilidade Especial. Este último engloba o Certificado de Aeronavegabilidade Especial para aeronaves categoria leve esportiva e o Certificado de Autorização de Voo Experimental.

Obviamente, os requisitos do item 91.205 da minuta do RBAC 91 são de difícil assimilação nestas duas últimas categorias de aeronaves, especialmente as experimentais, as quais não passam por processo de homologação e, por conseguinte, não faz sentido exigir-se para as mesmas, instrumentos TSO, como altímetro e velocímetro. Há que se destacar, ainda, que caso essa exigência atinja essa categoria de aeronaves, teria que haver uma espécie de isenção para as aeronaves atuais, pois, em muitas delas, não é possível a substituição de instrumentos não TSO, como é o caso daquelas cujos painéis de instrumentos foram construídos originalmente com instrumentos EFIS não certificados TSO. Dessa forma, as exigências contidas na minuta do RBAC 91 simplesmente impedem a continuação da operação dessas aeronaves.

Outra dificuldade imposta pela proposta é a inclusão de um requisito para meios de prevenção de condensação e congelamento conforme proposto em 91.205 (b) (1) o que exigiria equipamentos adicionais elétricos para o sistema de pitot destas aeronaves.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 132

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aeronaves experimentais não devem atender requisitos de equipamentos, OTP(TSO).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aeronaves experimentais brasileiras de todas as categorias e tipos, não são homologadas e não se justifica obriga-las a atender certificações de instrumentos, motores, e outros itens que são obrigatórios para aeronaves homologadas, o máximo que podem fazer é: Aconselhar o uso de: - para não descaracterizar a categoria.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 133

Colaborador: Oscar J. Silva

Instituição:

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

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Na Audiência Pública 17/2015, acerca da proposta do RBAC 91, o item 91.205 da minuta apresenta a seguinte redação: "Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade". Entretanto, pelos requisitos constantes desse item, aparentemente o mesmo se refere a "aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão". Na forma como está a redação publicada, os requisitos se aplicariam a qualquer tipo de aeronave, inclusive as experimentais e esportivas, o que, em muitos pontos, não faz sentido. Pergunta-se: a redação publicada está correta, ou trata-se de requisitos para aeronaves detentoras de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão?

Atenciosamente,

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Contribuição nº 134

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade
(a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos (c)(3) e (e) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada, com Certificado de Aeronavegabilidade válido, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (e) desta seção e na seção 91.1711 deste Regulamento, se essa aeronave contiver os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos (ou equivalentes, aprovados pela ANAC) para aquele tipo de operação e se esses equipamentos e instrumentos estiverem em condições operacionais, devidamente inspecionados, calibrados, pesados e lacrados, conforme aplicável.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de certificado de aeronavegabilidade padrão
(a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos (c)(3) e (e) desta seção e na seção 91.213 deste regulamento, somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada brasileira, com certificado de aeronavegabilidade padrão, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (e) desta seção e na seção 91.1711 deste Regulamento, se essa aeronave contiver os equipamentos e

instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos ou seção (ou equipamentos e instrumentos equivalentes, aprovados pela ANAC) para aquele tipo de operação e se esses equipamentos e instrumentos estiverem em condições operacionais, devidamente inspecionados, calibrados, pesados e lacrados, conforme aplicável.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Certificado de aeronavegabilidade padrão

No FAR, a seção 91.205 trata de “standard category U.S. airworthiness certificate”, ou seja, de certificado de aeronavegabilidade padrão, conforme tratado no RBAC 21.175(a). No RBHA 91, se utilizava “certificado de aeronavegabilidade válido”, o que não fazia sentido, pois estar válido é um requisito e não uma caracterização da operação, não devendo, portanto, estar no título da seção.

Na minuta, o “válido” foi retirado do título, mas estava mantido no texto, em trecho que caracterizava a operação (antes do “se”, na estrutura “somente é permitido operar [características da operação] se [requisitos forem cumpridos]”).

O requisito de que o certificado de aeronavegabilidade esteja válido consta no atual RBHA 91.203(a)(1), válido para certificado padrão ou especial. Caso a ANAC não altere a minuta proposta para o 91.203(a)(1), que passaria a requerer certificado de aeronavegabilidade válido e a bordo apenas para voos internacionais, entendo que o requisito de que o certificado esteja válido pode ser incluído nessa seção, mas deveria ser incluído após o “se”, na estrutura “somente é permitido operar [características da operação] se [requisitos forem cumpridos]”.

Por fim, entendo que são desnecessárias as maiúsculas iniciais em “Certificado de Aeronavegabilidade”. As maiúsculas não são utilizadas no CBA e no RBAC 21, documentos básicos na definição de certificado de aeronavegabilidade. Além disso, com as alterações propostas, passa-se a se tratar de uma categoria de certificados, e não a um documento específico, emitido para a ANAC para uma aeronave específica.

Aplicabilidade

No FAR, a regra se aplica apenas às aeronaves com certificado de aeronavegabilidade emitido pelos Estados Unidos. No RBAC, não há essa limitação. Caso seja intenção de aplicar as regras de 91.205 também a aeronaves estrangeiras, entendo que os requisitos do parágrafo 91.711(c)(1) ficam redundantes aos previstos em 91.205. Por outro lado, caso seja intenção que 91.205 se aplique apenas a aeronaves de matrícula brasileira, sugiro que isso seja explicitado na regra.

A proposta acima se baseia nessa última alternativa.

MEL

Em alinhamento aos parágrafos 121.303(d) e 135.143(b), foi proposta uma menção à seção que trata da MEL, para deixar claro que a MEL é uma exceção aos requisitos de que os equipamentos exigidos no regulamento tenham que estar operacionais.

Esta situação requer esclarecimento, pois, apesar das exceções às seções 121.628 e 135.179 nos parágrafos 121.303(d) e 135.143(b), respectivamente, que permitiriam ao operador voar com equipamentos requeridos inoperantes desde que de acordo com sua MEL aprovada, a ANAC tem por costume requerer do operador que a MEL atenda por completo os regulamentos – tornando, assim, inócuas as exceções presentes no regulamento: afinal, na prática, se exige que todos os equipamentos requeridos estejam operacionais, havendo MEL ou não.

Entendo que, se for do entendimento da ANAC que os equipamentos requeridos devem estar operacionais sempre, não é necessária a alteração proposta aqui; no entanto, nesse caso, deve ficar claro em 91.213 que a possibilidade de estar inoperante só se aplica a equipamentos não requeridos. Ainda, os RBACs 121 e 135 deveriam também ser alterados para refletir essa decisão.

Por outro lado, se for do entendimento da ANAC que a MEL pode prever a inoperância de certos equipamentos requeridos, a alteração proposta deveria ser aceita, bem como os procedimentos usuais de análise de MEL, alterados.

A rigor, também deveriam ser mencionadas as seções dos regulamentos específicos, como 121.628 e 135.179, (ou feita uma menção geral a “salvo se permitido por uma MEL aprovada pela ANAC” – observando ainda o 91.213(d)), pois não existe outra ligação explícita que permitiria aos operadores sob o RBAC 121 ou 135 deixar de cumprir o RBAC 91.205(a), no trecho que menciona que os equipamentos devem estar operacionais.

Texto

Foi incluída menção à seção em “mesmos parágrafos ou seção”. Ainda, em razão dessa mudança, para deixar mais claro a que se referia “equivalentes”, foi repetido o trecho “equipamentos e instrumentos”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de

estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Contribuição nº 135

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo

Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

- (b) (1) - um indicador de velocidade do ar, com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento;
- (b) (2) - um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido;
- (b) (6) - um indicador de temperatura de refrigerado a líquido;
- (b) (7) - um indicador de temperatura do óleo para cada motor refrigerado a ar;
- (b) (8) - um indicador de pressão de admissão para cada motor;
- (b) (14) transmissor(es) localizador(es) de emergência (ELT), conforme requerido por 91.207 deste Regulamento;
- (b) (21) pelo menos um radiocomunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados.
- (b) (22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antiséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador; e
- (c) (6) conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto;
- (c) (7) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial);
- (d) (3) um indicador giroscópico de razão de curva para cada piloto requerido, exceto para as seguintes aeronaves:
- (d) (9) um indicador giroscópico de direção (giro direcional ou equivalente) para cada piloto requerido;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

- (b) (1) - um indicador de velocidade do ar, com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento, **exceto para caso aeronaves engajadas em atividades de recreio ou esporte, aeronaves experimentais e categoria ALE, bastando um laudo de aferição;**
- (b) (2) - um altímetro com aprovação OTP (TSO), **ou com laudo de aferição para caso aeronaves engajadas em atividades de recreio ou esporte, aeronaves experimentais e categoria ALE,** para cada piloto requerido;
- (b) (6) - um indicador de temperatura de **líquido refrigerante para cada motor refrigerado a líquido, quando aplicável;**
- (b) (7) - um indicador de temperatura do óleo para cada motor **refrigerado a ar quando aplicável;**
- (b) (8) - um indicador de pressão de admissão para cada motor, **quando aplicável;**
- (b) (14) transmissor(es) localizador(es) de emergência (ELT), conforme requerido por 91.207 deste Regulamento, **exceto para aeronaves ultraleves, ou aeronaves experimentais de pequeno porte cuja as características de operação não permitam navegações em rota de longa distancia;**
- (b) (21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), **ou com certificação ANATEL para caso aeronaves engajadas em atividades de recreio ou esporte, aeronaves experimentais e categoria ALE,** a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados. **Fica desobrigado o uso de um radiocomunicação bilateral VHF para aeronaves ultraleve ou experimentais de pequeno porte para voos locais em aeródromos desprovidos de controle;**
- (b) (22) ~~um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antiséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador; e~~
- (c) (6) conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto, **ou ainda utilização de equipamentos de proteção eletro-eletrônica resetáveis para os circuitos elétricos da aeronave;**
- (c) (7) um indicador **giroscópico** de atitude (horizonte artificial);
- (d) (3) um indicador **giroscópico** de razão de curva para cada piloto requerido, exceto para as seguintes aeronaves:
- (d) (9) um indicador **giroscópico** de direção (giro direcional ou equivalente) para cada piloto requerido;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não vejo a necessidade do equipamento TSO para aeronaves de baixa complexidade, desde que os equipamentos passem por uma aferição, quanto aos equipamentos de radiodifusão, basta serem certificados pela ANATEL quanto a potencia e frequência de operação.
Existem disjuntores termoeletrônicos e equipamentos de proteção eletrônica para barramentos de aeronaves que dispensam a utilização de fusíveis.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

O requisito relativo ao conjunto de primeiros socorros foi removido do texto, considerando que o RBAC nº 91 rege as aeronaves de uso privado e as aeronaves para transporte público de passageiros já contém requisitos para conjuntos de primeiros socorros (RBAC nº 135.176 e RBAC nº 121.309(d)(1)).

Contribuição nº 136

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.205 - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS. AERONAVE CIVIL MOTORIZADA E COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE VÁLIDO

(b) Vôos VFR diurnos. Para voar VFR durante o dia os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mau funcionamento devido a condensação ou congelamento; para aeronaves experimentais, o (os) instrumento (s) não necessitam aprovação OTP (TSO).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aeronaves experimentais não são homologadas, portanto não devemos exigir, ou obrigar, certificação, para esta classe, podemos sim, sugerir...

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21.

Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 137	
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral	
Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.205	(b) (1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.205	(b) (1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido;
	(d) (xx) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mau funcionamento devido a condensação ou congelamento;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
<p>Embora a justificativa para inclusão do requisito aponte para texto do Anexo 6, observo que o item referenciado se aplica apenas a operações IFR. Para operações VFR, não há menção a “meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento”. Assim, o requisito foi transferido para o parágrafo (d), que trata de operações IFR, sendo simplificado o parágrafo (b), que trata de operações VFR, em alinhamento ao anexo 6 Parte II (2.4.3.1.a.3) e Parte III Seção III (4.2.1.a.3).</p> <p>A alteração aqui proposta, embora de acordo com o propósito apontado no quadro comparativo, de alinhamento ao Anexo, criaria um ponto não harmonizado com o LAR 91.815(c)(iii).</p> <p>Ainda, foi corrigido o texto para “mau funcionamento” (em oposição a “bom funcionamento”).</p> <p>Por fim, observo que, pelo Anexo 6, não é requerido um equipamento para cada piloto requerido, mas apenas um equipamento por aeronave. No entanto, não foi feita proposta referente a essa observação.</p>	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>Apesar de não ter sido objeto da contribuição, foi removida a exigência de “para cada piloto requerido”, pois a disposição não encontra paralelo nem no Anexo 6 à Convenção de Aviação Civil Internacional, nem na regulamentação de referência dos EUA (14 CFR Part 91). Embora a disposição já existisse no RBHA 91, e não ser objeto de problema reportado à ANAC, pode haver problemas quando da importação de aeronaves para uso no Brasil.</p> <p>O parágrafo novo foi incluído em substituição ao 91.205(d)(10), já que ambos tratavam do mesmo tempo, porém sem a aprovação OTP.</p>	

Contribuição nº 138	
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	
Instituição: Embraer S.A.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.205	(b)(1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.205	(b)(1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
<p>Nem todas as aeronaves possuem sistema de aquecimento para os indicadores de velocidade do ar. O requisito referenciado no Anexo 6 da ICAO, é aplicável apenas para aeronaves quando em voo IFR conquanto a proposta de requisito em questão é aplicável a aeronaves operando VFR onerando desnecessariamente o operador.</p>	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada conforme a análise da contribuição nº 137 deste Relatório.	

Contribuição nº 139	
Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb	

Instituição: cidadão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento; (2) um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos. (b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (1) um indicador de velocidade no ar, para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento; (2) um altímetro para cada piloto requerido;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A qualificação OTP (TSO) apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto. Neste ponto, a instalação de qualquer equipamento surge como fator fundamental para seu desempenho satisfatório, seja ele OTP (TSO) ou não. Portanto nada garante que, numa aeronave experimental, a indicação do instrumento OTP (TSO) seja mais verossímil ao não OTP (TSO), sendo sua exigência desnecessária. Dada a preocupação, uma aferição anual certificada pelo construtor da aeronave seria suficiente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91. Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável. Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 140
Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Marcus Vinicius Soldera Grando (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento; (2) um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.203 Aeronave civil - documentos requeridos. (b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento; (2) um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido; (para aviões experimentais esses equipamentos devem ter um certificado de aferição anual aprovado pelo construtor da aeronave, não sendo mandatórios serem TSO).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A qualificação TSO apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto Um avião experimental não pode ficar preso a equipamentos TSO já que ele é um avião que irá experimentar novas tecnologias. Isso tolheria a liberdade de construção da aeronave experimental. Bastaria exigir que cada equipamento desse tivesse aferição anual certificada pelo construtor da aeronave.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 141

Colaborador: Sergio Augusto Martins Leite

Instituição: AVEX - Grupo Aviação Experimental

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento; (2) um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

...

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento; (2) um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido; Exceção: para aviões experimentais esses equipamentos devem ter um certificado de aferição bianual aprovado pelo construtor da aeronave, não sendo obrigatória a certificação OTP (TSO).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A qualificação OTP/TSO apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto. Não se justifica a exigência de certificação TSO para aeronaves experimentais, já que necessariamente são objetos de experimentação e desenvolvimento de novas tecnologias. Isso tolheria desnecessariamente a construção de aeronaves experimentais.

Bastaria exigir que cada equipamento desse tivesse aferição bianual certificada pelo construtor da aeronave ou por oficina credenciada de manutenção ou por engenheiro aeronáutico.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21.

Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 142
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 (b)(3) um indicador de direção magnética. Se esse indicador for uma bússola magnética, ela deve ter sido compensada pelo menos uma vez nos últimos doze meses;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205 (b)(3) um indicador de direção magnética.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O texto proposto inclui uma periodicidade de aferição caso seja uma bússola magnética. Entendemos que, esta aferição sendo necessária, deve constar nos itens a serem incluídos nas inspeções anuais conforme o Apêndice D do RBAC 43, pois, caso a aeronave possua um plano de manutenção, a periodicidade de compensação deve seguir aquela sugerida pelo fabricante. Esta alteração também alinha o requisito com o requerido pelo 14 CFR 91 da FAA.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. De fato, o 14 CFR Part 91.205(b)(3) não estabelece periodicidade para aferição ou qualquer outra ação de manutenção. O Anexo 6 à Convenção de Chicago, na Parte 2, item 2.4.3.1(a)(1) (para aviões) e Parte 3, item 4.4.1(a) (para helicópteros) também não estabelece periodicidade para aferição / manutenção. A ANAC concorda com o argumento de que cabe somente ao fabricante da bússola estabelecer tarefas e prazos de aferição / manutenção no manual do equipamento. O texto, contudo, foi alterado para “um indicador de direção que apresente a proa magnética” para permitir a adequação a diferentes instrumentos disponíveis para uso aeronáutico.

Contribuição nº 143
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 (b)(3) um indicador de direção magnética. Se esse indicador for uma bússola magnética, ela deve ter sido compensada pelo menos uma vez nos últimos doze meses;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205 (b)(3) um indicador de direção magnética.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O texto proposto inclui uma periodicidade de aferição caso seja uma bússola magnética. Entendemos que, seja esta aferição seja necessária, deve estar nos itens a serem incluídos nas inspeções anuais conforme o Apêndice D do RBAC 43, pois caso a aeronave possua um plano de manutenção, a periodicidade de compensação deve seguir o sugerido pelo fabricante.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. De fato, o 14 CFR Part 91.205(b)(3) não estabelece periodicidade para aferição ou qualquer outra ação de manutenção. O Anexo 6 à Convenção de Chicago, na Parte 2, item 2.4.3.1(a)(1) (para aviões) e Parte 3, item 4.4.1(a) (para helicópteros) também não estabelece periodicidade para aferição / manutenção. A ANAC concorda com o argumento de que cabe somente ao fabricante da bússola estabelecer tarefas e prazos de aferição / manutenção no manual do equipamento. O texto, contudo, foi alterado para “um indicador de direção que apresente a proa magnética” para permitir a adequação a diferentes instrumentos disponíveis para uso aeronáutico.

Contribuição nº 144
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205(b)(13)

(i) data de fabricação de uma aeronave é a data na qual os registros de inspeção de sua fabricação mostram que a aeronave foi considerada terminada e, se aplicável, conforme com o projeto de tipo aprovado; e
(ii) assento dianteiro é um assento localizado em um posto de pilotagem ou qualquer outro assento posicionado ao lado dele;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Mover para RBAC 01.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sem alterações no texto. Sugerimos mover estas definições para o RBAC 01, onde estão as demais. Estes termos também são usados em outros requisitos, como 91.313(g).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada, para melhor alinhamento formal com a regulamentação internacional de referência (14 CFR Part 91).

Contribuição nº 145
Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Francis Barros (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), René Laerte Crusius (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitali (Vida Technology / CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (14) transmissor(es) localizador(es) de emergência (ELT), conforme requerido por 91.207 deste Regulamento; (22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir condições especiais para aeronaves em voo acrobático
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Entendemos que existe um risco sempre que se leva algo a mais dentro da cabine para um vôo acrobático. Tais voos, desde que cumprindo as regras estabelecidas para a execução do mesmo, sempre ocorre em cenários fechados onde normalmente o local de pouso encontra-se abaixo do Box e com local de pouso. Por isso entendemos ser completamente desnecessário o uso de primeiros socorros e ELT, o que só aumenta os custos de manutenção, o peso da aeronave, o risco e não traz nenhum benefício direto para a segurança do voo. Entendemos que as aeronaves acrobáticas poderiam ter um desvio de tais equipamentos quando voando em um cenário específico e que, para vôos de traslado, aí sim o requisito seria normal.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição contribuição acatada com diferença de forma. O requisito relativo ao conjunto de primeiros socorros foi removido do texto, considerando que o RBAC nº 91 rege as aeronaves de uso privado e as aeronaves para transporte público de passageiros já contém requisitos para conjuntos de primeiros socorros (RBAC nº 135.176 e RBAC nº 121.309(d)(1)). O uso de dispositivos alternativos ao PLB não está proibido, mediante solicitação e autorização de uso pela ANAC.

Contribuição nº 146
Colaborador: Ricardo Conte
Instituição: CBA – Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (14) transmissor(es) localizador(es) de emergência (ELT), conforme requerido por 91.207 deste Regulamento; (22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir condições especiais para aeronaves em voo acrobático. Permitir a utilização de SPOT ou outro dispositivo semelhante para aeronaves leves e experimentais.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que existe um risco sempre que se leva algo a mais dentro da cabine para um vôo acrobático. Tais voos, desde que cumprindo as regras estabelecidas para a execução do mesmo, sempre ocorre em cenários fechados onde normalmente o local de pouso encontra-se abaixo do Box e com local de pouso. Por isso entendemos ser completamente desnecessário o uso de primeiros socorros e ELT, o que só aumenta os custos de manutenção, o peso da aeronave, o risco e não traz nenhum benefício direto para a segurança do voo. Entendemos que as aeronaves acrobáticas poderiam ter um desvio de tais equipamentos quando voando em um cenário específico e que, para vôos de traslado, aí sim o requisito seria normal.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição contribuição acatada com diferença de forma.

O requisito relativo ao conjunto de primeiros socorros foi removido do texto, considerando que o RBAC nº 91 rege as aeronaves de uso privado e as aeronaves para transporte público de passageiros já contêm requisitos para conjuntos de primeiros socorros (RBAC nº 135.176 e RBAC nº 121.309(d)(1)).

O uso de dispositivos alternativos ao PLB não está proibido, mediante solicitação e autorização de uso pela ANAC.

Contribuição nº 147

Colaborador: Joao Martins Garcia

Instituição: CBA – Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas

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

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (14) transmissor(es) localizador(es) de emergência (ELT), conforme requerido por 91.207 deste Regulamento; (22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão no que se refere ao conjunto de primeiros socorros. Tal exigência assemelha-se à exigência em veículos terrestres.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que existe um risco sempre que se leva algo a mais dentro da cabine para um vôo acrobático. Tais voos, desde que cumprindo as regras estabelecidas para a execução do mesmo, sempre ocorre em cenários fechados onde normalmente o local de pouso encontra-se abaixo do Box e com local de pouso. Por isso entendemos ser completamente desnecessário o uso de primeiros socorros e ELT, o que só aumenta os custos de manutenção, o peso da aeronave, o risco e não traz nenhum benefício direto para a segurança do voo. Entendemos que as aeronaves acrobáticas poderiam ter um desvio de tais equipamentos quando voando em um cenário específico e que, para vôos de traslado, aí sim o requisito seria normal.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição contribuição acatada com diferença de forma.

O requisito relativo ao conjunto de primeiros socorros foi removido do texto, considerando que o RBAC nº 91 rege as aeronaves de uso privado e as aeronaves para transporte público de passageiros já contêm requisitos para conjuntos de primeiros socorros (RBAC nº 135.176 e RBAC nº 121.309(d)(1)).

O uso de dispositivos alternativos ao PLB não está proibido, mediante solicitação e autorização de uso pela ANAC.

Contribuição nº 148

Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb

Instituição: cidadão

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (b) (21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados; (22) Não se aplica a aeronaves experimentais.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A qualificação TSO apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 149

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.205

(b) (21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205

(b) (21) quando voando em área controlada, pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF, com aprovação OTP (TSO), apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones e microfones associados;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajustes editoriais:

- mantendo juntos “apropriado” e “a cada estação de solo a ser utilizada”, pois a segunda expressão é complemento à primeira.
- reposicionando “quando voando em área controlada”, pois a aplicabilidade estava no meio do texto que definia os equipamentos. Entendo que isso poderia também ser solucionado reposicionando a expressão para o final do parágrafo, embora entenda que isso deixaria o requisito menos claro.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. Utilizado no texto “quando o tipo de voo e/ou o espaço aéreo requerer radiocomunicação bilateral contínua”, porque há espaços aéreos não controlados que requerem “radiocomunicação bilateral contínua” (cf. Anexo A da ICA 100-37).

Contribuição nº 150

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.205

(b)(1) um indicador de velocidade no ar, **com aprovação OTP (TSO)**, para cada piloto ...

(b)(2) um altímetro **com aprovação OTP (TSO)** para cada piloto requerido;

(b)(21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, **com aprovação OTP (TSO)** ...

91.215

(a) ... o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de **OTP (TSO)** ...

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Isentar as aeronaves experimentais das exigências de aprovação OTP/TSO para os equipamentos à bordo relacionados acima.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As aeronaves experimentais não precisam cumprir qualquer requisito de aeronavegabilidade, tampouco utilizar componentes certificados, seja hélice, motores, instrumentos de bordo, materiais estruturais, etc. Entretanto, por força deste requisito 91.205, serão obrigadas a utilizar os equipamentos listados com aprovação OTP(TSO). É claro que o uso de equipamentos com aprovação OTP é recomendado pelo aumento da confiabilidade e qualidade dos componentes, e logo da segurança, mas tornar isto obrigatório quebra um dos pilares da aviação experimental, assegurado no CBA: “Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e

demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.”

Além disso, do ponto de vista técnico, pela falta de necessidade de cumprir com os requisitos de aeronavegabilidade, é questionável o ganho em segurança ao se exigir equipamentos OTP(TSO), já que por exemplo as tomadas de pressão para altímetro e indicador de velocidade não são calibradas, o que por si só já põe em dúvida as medições. Da mesma forma, rádios e transponder que não tenham tido uma instalação devidamente posicionada e isolada, podem ter seu funcionamento comprometido. Por estas razões, defendemos a isenção das aeronaves experimentais das exigências de aprovação OTP/TSO para os equipamentos à bordo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 151

Colaborador: Omar Jose Junqueira Pugliesi

Instituição: Aeroalcool Tecnologia Ltda

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

91.205 – (b) (1), (2) e (21)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 – (b)

(1)

(2)

(21)

Para as aeronaves leve esportivas especiais, o altímetro, velocímetro e VHF não necessitam ser TSO,

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não se justifica empregar equipamentos TSO para as ALE, desde que possam ser aferidos por métodos previamente definidos e aprovados.

O maior mercado do mundo, o americano, não possui tal exigência que não condiz em custo com as aeronaves, que voam apenas em condições VMC.

O VHF deve possuir homologação ANATEL

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21.

Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 152

Colaborador: Gilberto Meira Cardoso

Instituição: Particular – Aviação Experimental

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

91.205

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

(1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento;

(2) um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido;

(21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) Para voar VFR, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

- (1) um indicador de velocidade no ar, para cada piloto requerido.
- (2) um altímetro para cada piloto requerido

(21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os requisitos constantes deste item referem-se, ao que tudo indica, a aeronaves homologadas, portanto, aquelas que possuem um Certificado de Aeronavegabilidade Padrão. Essa definição mais clara tem o objetivo de evitar confusão, já que no RBAC 21, "Certificado de Aeronavegabilidade" é um termo genérico, do qual são espécies o Certificado de Aeronavegabilidade Padrão e o Certificado de Aeronavegabilidade Especial. Este último engloba o Certificado Especial de Aeronavegabilidade Especial para aeronaves categoria leve esportiva e o Certificado de Autorização de Voo Experimental.

Obviamente, os requisitos do item 91.205 da minuta do RBAC 91 são de difícil assimilação nestas duas últimas categorias de aeronaves, especialmente as experimentais, as quais não passam por processo de homologação e, por conseguinte, não faz sentido exigir-se para as mesmas, instrumentos TSO, como altímetro e velocímetro. Há que se destacar, ainda, que caso essa exigência atinja essa categoria de aeronaves, teria que haver uma espécie de isenção para as aeronaves atuais, pois, em muitas delas, não é possível a substituição de instrumentos não TSO, como é o caso daquelas cujos painéis de instrumentos foi construído em torno de EFIS não TSO. Dessa forma, as exigências contidas na minuta do RBAC 91 simplesmente impedem a continuação da operação dessas aeronaves.

Outra razão porque aparentemente o item se refere a aeronave detentora de Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, e não a qualquer Certificado de Aeronavegabilidade, vem do princípio da hermenêutica segundo o qual a norma não contém palavras inúteis. Como a expressão Certificado de Aeronavegabilidade é totalmente genérica, ela se tornaria inútil, reduzindo o texto simplesmente a "Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 153

Colaborador: Reinaldo Martins

Instituição: particular

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

91.205

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

- (1) um indicador de velocidade no ar, com aprovação OTP (TSO), para cada piloto requerido, com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento;
- (2) um altímetro com aprovação OTP (TSO) para cada piloto requerido;
- (21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) Para voar VFR, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

- (1) um indicador de velocidade no ar, para cada piloto requerido.

(2) um altímetro para cada piloto requerido

(21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A minha interpretação do requisito acima é:

a) que o altímetro e velocímetro devem ser TSO e em adição o sistema pitot estático deve ter aquecimento.

b) o VHF tem que ser TSO.

Para todos os aviões inclusive os de construção amadora.

O que se ganha com isto? Os experimentais tem sido operados em todo mundo sem esta exigência sem que tenham aparecido reflexos na segurança de vôo. O mercado fornece equipamentos de muito boa qualidade que tem sido usados sem problema por um preço inferior ao TSO. Tipicamente o processo de produção dos instrumentos com e sem TSO é o mesmo, a diferença sendo somente "paper work".

Comparemos o preço de um Altímetro TSO para um não TSO: 780 para 250. O que se ganha com isto num vôo VFR?

Comparando agora o mesmo instrumento (isto é objetos fisicamente iguais um TSO, e outro não TSO), no caso um velocímetro, de 350 para 150. O que se ganha com isto num vôo VFR?

Nota: Os preços não estão atualizados para dezembro de 2015, mas as relações entre eles se mantém.

Todo o raciocínio acima se aplica também ao VHF.

Outra questão é como atender isto nos inúmeros aviões que vem sendo completados e nos quais os instrumentos estão inseridos dentro de um conjunto eletrônico em que duas ou três telas fornecem todas as informações. E o conjunto é não TSO. Normalmente estes aviões possuem alguns instrumentos "stand by" que também são não TSO!

Com relação ao aquecimento, nunca vi esta exigência para um vôo VFR de aeronaves de construção amadoras.

Vem a mesma pergunta; o que se ganha com isto?

Levar também em consideração que podemos ter experimentais extremamente simples sem sistema elétrico que não poderão cumprir com este item.

Nota: Estou partindo do princípio de que a redação se refere a aquecimento e não a um "moisture trap" com provisões para drenagem. Se é esta a intenção então a redação deve ser mais clara.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 154

Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (b) (21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

- (21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados;
- (22) Não se aplica a aeronaves experimentais.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A qualificação TSO apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto. Um avião experimental não pode ficar preso a equipamentos TSO já que ele é um avião que irá experimentar novas tecnologias. Isso tolheria a liberdade de construção da aeronave experimental. Bastaria exigir que cada equipamento dessa aeronave experimental tivesse aferição quinquenal certificada pelo construtor da aeronave.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

O requisito relativo ao conjunto de primeiros socorros foi removido do texto, considerando que o RBAC nº 91 rege as aeronaves de uso privado e as aeronaves para transporte público de passageiros já contém requisitos para conjuntos de primeiros socorros (RBAC nº 135.176 e RBAC nº 121.309(d)(1)).

Contribuição nº 155

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.205 - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS. AERONAVE CIVIL MOTORIZADA E COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE VÁLIDO

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(21) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO), a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada, incluindo fones e microfones associados; **Em aeronaves experimentais, o (os) instrumento (s) não necessitam aprovação OTP (TSO).**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aeronaves experimentais não são homologadas, portanto não devemos exigir, ou obrigar, certificação TSO, para esta classe, podemos sim, sugerir...

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro

e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 156

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.205 (b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:
(22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 (b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:
(22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de texto:

- não é necessário o trecho “deve estar disponível”, pois o parágrafo (b) já estabelece que os equipamentos e instrumentos são requeridos; e a frase seguinte já determina que o conjunto deve estar visível e acessível.
- “antisséptico” em vez de “antiséptico”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O requisito relativo ao conjunto de primeiros socorros foi removido do texto, considerando que o RBAC nº 91 rege as aeronaves de uso privado e as aeronaves para transporte público de passageiros já contém requisitos para conjuntos de primeiros socorros (RBAC nº 135.176 e RBAC nº 121.309(d)(1)).

Contribuição nº 157

Colaborador: Reinaldo Martins

Instituição: particular

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

91.205 (b) (22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antisséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir condições especiais para aeronaves em vôo acrobático ou que tenham um espaço tão exíguo que isto se torna praticamente impossível

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que existe um risco sempre que se leva algo a mais dentro da cabine em um vôo acrobático, sendo também um item a mais de peso. Também existem algumas pequenas aeronaves (quase sempre experimentais) em que o espaço é tão exíguo que se torna praticamente impossível levar algo mais que o equipamento necessário para navegação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição contribuiu acatada com diferença de forma.

O requisito relativo ao conjunto de primeiros socorros foi removido do texto, considerando que o RBAC nº 91 rege as aeronaves de uso privado e as aeronaves para transporte público de passageiros já contém requisitos para conjuntos de primeiros socorros (RBAC nº 135.176 e RBAC nº 121.309(d)(1)).

Contribuição nº 158

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205(b) (22) um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer em voo ou em pequenos acidentes deve estar disponível. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter comprimidos de analgésico, um frasco de antiséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão e outros itens a critério do operador; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Manter o requisito como está no RBHA 91 hoje, exclusivo para grandes aviões à turbina, subparte F.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Todos se lembram que requisito semelhante foi imposto aos automóveis, anos atrás e posteriormente revogado, dada a inutilidade de tal kit de primeiros socorros. E isto se tratando de automóveis, que estão sujeitos a acidentes de menor gravidade. Exigir tal kit para todas as aeronaves é uma medida despropositada, desproporcional, inefetiva e que só causará transtornos para os operadores e para a fiscalização. Harmonização com requisito da ICAO não deveria ser a única justificativa para inclusão deste requisito. Imagine a falta de utilidade de um kit deste para uma aeronave pequena, tal qual ultraleves, aeronaves leve esportivas, aeronaves pequenas monomotoras, e outras do gênero. Só vemos justificativa para aeronaves envolvidas no transporte regular de passageiros, como já é o requisito hoje, 91.513(d).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição contribuição acatada com diferença de forma. O requisito relativo ao conjunto de primeiros socorros foi removido do texto, considerando que o RBAC nº 91 rege as aeronaves de uso privado e as aeronaves para transporte público de passageiros já contêm requisitos para conjuntos de primeiros socorros (RBAC nº 135.176 e RBAC nº 121.309(d)(1)).

Contribuição nº 159
Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Sergio Augusto Martins Leite (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Marcus Vinicius Soldera Grando (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (19) um extintor de incêndio portátil, dentro do prazo de validade, acessível aos tripulantes em voo;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade Excluir a exigência de extintor a bordo para aeronaves de até 9 assentos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Abrir um extintor de incêndio de qualquer tipo, halon, co2, espuma, água, é extremamente perigoso em voo. Em solo, um extintor desse porte não serve para nada em caso de incêndio a bordo. A exemplo do que já foi feito nos carros e em alguns aviões da Piper, não deve haver extintor de incêndio a bordo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Foi argumentado que o uso de extintor em voo é perigoso, porém o Anexo 6 Parte II à Convenção de Chicago estabelece como obrigatória a presença de extintor de incêndio portátil. Esclarecemos ainda que, em virtude do acatamento parcial das contribuições nº 129 e 130 deste Relatório e da inclusão do parágrafo 91.205(f), proprietários ou operadores de aeronaves com CA especial poderão solicitar à ANAC autorização permitindo que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos pelos parágrafos (b) até (e) da seção 91.205 não estejam instalados ou operacionais, mediante justificativa aceitável.

Contribuição nº 160
Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb
Instituição: cidadão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (19) um extintor de incêndio portátil, dentro do prazo de validade, acessível aos tripulantes em voo;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (19) um extintor de incêndio portátil, dentro do prazo de validade, acessível aos tripulantes em voo para aeronaves acima 9 assentos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Assim como na esfera automotiva, a frequência de utilização do extintor de incêndio não é estatisticamente significativa para seu porte obrigatório em aeronaves de pequeno porte ou de transporte privado de passageiros. Seu porte e manuseio podem, em última análise, serem fatores contribuintes em complicações durante várias fases do voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Foi argumentado que o uso de extintor em voo é perigoso, porém o Anexo 6 Parte II à Convenção de Chicago estabelece como obrigatória a presença de extintor de incêndio portátil. Esclarecemos ainda que, em virtude do acatamento parcial das contribuições nº 129 e 130 deste Relatório e da inclusão do parágrafo 91.205(f), proprietários ou operadores de aeronaves com CA especial poderão solicitar à ANAC autorização permitindo que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos pelos parágrafos (b) até (e) da seção 91.205 não estejam instalados ou operacionais, mediante justificativa aceitável.

Contribuição nº 161

Colaborador: Luiz Claudio Gonçalves

Instituição: Flyer indústria aeronáutica Ltda.

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

91.205 – (19) extintor de incendio

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205 – (19) - eliminado

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Atualmente não utilizamos os extintores nem em veículos automotores pela dificuldade da sua operação. No caso de aeronaves, os extintores são pequenos e em caso de incêndio os ocupantes não tem tempo de correr atrás do mesmo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Foi argumentado que o uso de extintor em voo é perigoso, porém o Anexo 6 Parte II à Convenção de Chicago estabelece como obrigatória a presença de extintor de incêndio portátil. Esclarecemos ainda que, em virtude do acatamento parcial das contribuições nº 129 e 130 deste Relatório e da inclusão do parágrafo 91.205(f), proprietários ou operadores de aeronaves com CA especial poderão solicitar à ANAC autorização permitindo que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos pelos parágrafos (b) até (e) da seção 91.205 não estejam instalados ou operacionais, mediante justificativa aceitável.

Contribuição nº 162

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.205

(b) (11) para pequenos aviões de tipo certificado após 11 de março de 1996, um sistema aprovado de luzes anticolisão branca e vermelha. No caso de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, o operador da aeronave poderá prosseguir para uma localidade onde o reparo ou substituição possa ser feito;

(c) (3) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca, em todos os aviões registrados no Brasil. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos RBHA 23, 25, 27 ou 29, conforme aplicável, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca aviação ou vermelha aviação. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205

(b) (11) para pequenos aviões de tipo certificado após 11 de março de 1996, um sistema aprovado de luzes anticolisão branca e vermelha. No caso de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, o operador da aeronave poderá prosseguir para uma localidade onde o reparo ou substituição possa ser feito;

(c) (3) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos RBHA 23, 25, 27 ou 29, conforme aplicável, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca aviação ou vermelha aviação. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em (b)(11), se utiliza “branca e vermelha”, enquanto em (c)(3) se utiliza “branca ou vermelha”. Com base nos parágrafos equivalentes do FAR, sugiro padronizar como “branca ou vermelha”.

Em (c)(3), embora se mencionasse “em todos os aviões registrados no Brasil”, o texto a seguir fazia menção também aos regulamentos aplicáveis a certificação de helicópteros. No FAR, se utiliza “em todas as aeronaves civis registradas nos Estados Unidos”. No entanto, entendo que esse texto pode gerar confusão na aplicabilidade do requisito, uma vez que o título da seção limitaria sua aplicabilidade a apenas algumas aeronaves (no caso do FAR, aeronaves civis motorizadas com CA padrão emitido pelos Estados Unidos; no caso da minuta de RBAC, “aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade”). Assim, entendo que não se deveria tratar de aplicabilidade nesse parágrafo de forma que sua aplicabilidade abarcaria toda a aplicabilidade da seção.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 163

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.205

(b)

(15)(i) cada assento dianteiro que atenda aos requisitos dos parágrafos 23.785(g) e (h) do RBHA 23 vigente em 12 de dezembro de 1985; e

(ii) cada assento adicional que atenda aos requisitos do parágrafo 23.785(g) do RBHA 23 vigente em 12 de dezembro de 1985;

(16) para aeronaves de asas rotativas fabricadas após 16 de setembro de 1992, um cinto de ombro para cada assento que atenda aos requisitos das seções 27.2 e 29.2, dos RBHA 27 e 29 respectivamente, efetivas em 16 de setembro de 1991;

(c)(3) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca, em todos os aviões registrados no Brasil. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos RBHA 23, 25, 27 ou 29, conforme aplicável, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca aviação ou vermelha aviação. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205

(b)

(15)(i) cada assento dianteiro que atenda aos requisitos dos parágrafos 23.785(g) e (h) do 14 CFR Part 23, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 12 de dezembro de 1985; e

(ii) cada assento adicional que atenda aos requisitos do parágrafo 23.785(g) do 14 CFR Part 23, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 12 de dezembro de 1985;

(16) para aeronaves de asas rotativas fabricadas após 16 de setembro de 1992, um cinto de ombro para cada assento que atenda aos requisitos das seções 27.2 e 29.2, dos 14 CFR Part 27 e 29, respectivamente, emitidos pelo FAA/EUA, efetivas em 16 de setembro de 1991;

(c)(3) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca, em todos os aviões registrados no Brasil. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos 14 CFR Part 23, 25, 27 ou 29, conforme aplicável, todos emitidos pelo FAA/EUA, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca aviação ou vermelha aviação. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em outros trechos do regulamento, menções a RBHAs de certificação de aeronaves vigentes no passado foram alteradas para menções ao FAR equivalente, como em 91.611, 91.613. Outros textos que seriam incluídos no RBAC 91 também fariam menção aos regulamentos do FAA/EUA em vez dos RBHAs.

Entendo que a menção aos FAR têm sentido, pois garantem que o requisito seja mantido, uma vez que a menção ao RBHA/RBAC vigente na mesma data poderia impor requisitos diferentes, pois, mesmo que os RBACs de certificação de aeronaves sejam adotados com o texto do FAR, não se garante que a data de vigência seja a mesma. Ainda, não se garante que durante todo o passado, isso foi verdade.

Assim, proponho que a solução adotada em outros trechos do RBAC 91 seja também adotada nos parágrafos listados nesta proposta.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 164

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.205

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir o item (24) abaixo:

(24) – Instrumentos de motor conforme requerido pelo fabricante do motor.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Devido à diversidade de tipos e modelos diferentes de motores, inclusive com a nova tendência de implementação de motores elétricos nas aeronaves, este item adicional contemplaria a instalação de qualquer outro instrumento diferente daqueles elencados no 91.205(b), quando requerido pelo fabricante do motor. Esta situação inclusive já é prevista na norma ASTM F-2245-14, seção 8, que é de cumprimento obrigatório pelas aeronaves leve esportivas especiais.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O fabricante do motor é o mais indicado para estabelecer a instrumentação necessária. É importante ressaltar que, nos projetos recentes, a apresentação dos parâmetros do motor está integrada a outros dados / parâmetros da aeronave (glass cockpit).

Contribuição nº 165

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.205

(c) (6) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205

(c) (6) se requerido pela certificação da aeronave, um conjunto de fusíveis de reserva especificado no regulamento de certificação da aeronave aplicável; ou, se não for requerido tal conjunto, três fusíveis de reposição para cada tipo requerido. Em ambos os casos, os fusíveis devem ser colocados em local acessível em voo ao piloto;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O regulamento ao especificar o que seria um “conjunto de fusíveis de reserva” ao mencioná-lo como alternativa a “3 fusíveis de reposição para cada tipo requerido”. Assim, qualquer conjunto (entendido como a partir de 2 fusíveis) poderia ser utilizado como alternativa, tornando inócua a alternativa de 3 fusíveis de cada tipo.

Entendo que uma interpretação possível é que o “conjunto de fusíveis de reserva” se refira ao conjunto especificado nos regulamentos de certificação de aeronaves, conforme listado ao final desta proposta. Não tenho informações de quando estas regras foram incluídas nos regulamentos de certificação de aeronaves, sendo possível que haja aeronaves certificadas para as quais não são aplicáveis requisitos de fusíveis nos regulamentos de certificação. Proponho que, para esses casos, se utilize a alternativa de 3 fusíveis de cada tipo.

Uma solução alternativa seria requerer a maior das duas opções, requerendo no mínimo 3 fusíveis de cada tipo ou, caso seja maior, o especificado no regulamento de certificação – o que seria mais restritivo do que a proposta acima.

Outra possibilidade ainda seria fazer referência à documentação da aeronave (por exemplo, manuais da aeronave), em lugar de se referir aos regulamentos de certificação, caso essa informação de composição do conjunto de fusíveis de reserva seja, por padrão, indicada nos manuais da aeronave.

Requisitos de certificação referentes a fusíveis:

No RBAC 23.1357:

“There must be one spare of each rating or 50 percent spare fuses of each rating, whichever is greater;”

Há requisito equivalente no RBAC 27.1357.

No RBAC 25.1357 “Where fuses are used, there must be spare fuses for use in flight equal to at least 50% of the number of fuses of each rating required for complete circuit protection” Há requisito equivalente no RBAC 29.1357.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Há estudos em andamento no âmbito internacional para revisão de requisitos de aeronavegabilidade sobre fusíveis. Com relação à proposta sugerida, ressaltamos inicialmente que não houve alteração de conteúdo entre a última emenda do RBHA 91 para a nova proposta de RBAC 91, exceto a renumeração. Entendemos que há um engano quanto à interpretação do requisito, pois a necessidade de carregar a bordo fusíveis se restringe àqueles em que a substituição é essencial para a operação VFR noturno, conforme previsto nos manuais do fabricante, de tal maneira que nem todos são necessários e, ainda, quando a aeronave não tem fusíveis, evidentemente o requisito não se aplica.

Contribuição nº 166
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<i>91.205(c)(6) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto;</i>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<i>91.205(c)(6) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto; exceto para circuitos protegidos por circuit breaker (CB);</i>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O texto do atual requisito é muito prescritivo, impossibilitando soluções de engenharia diferentes para se atender o mesmo objetivo. Nas aeronaves modernas não se utilizam mais fusíveis como os propostos pelo requisito, que só funcionam uma vez e aí precisam ser substituídos, o que até justifica o requisito acima que demanda fusíveis reservas. Entretanto, o padrão na indústria hoje é se utilizar circuit breakers (CB) que cumprem a mesma função, com a vantagem de poderem ser <i>resetados</i> e retomarem sua função de proteção.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Há estudos em andamento no âmbito internacional para revisão de requisitos de aeronavegabilidade sobre fusíveis. Com relação à proposta sugerida, ressaltamos inicialmente que não houve alteração de conteúdo entre a última emenda do RBHA 91 para a nova proposta de RBAC 91, exceto a renumeração. Entendemos que há um engano quanto à interpretação do requisito, pois a necessidade de carregar a bordo fusíveis se restringe àqueles em que a substituição é essencial para a operação VFR noturno, conforme previsto nos manuais do fabricante, de tal maneira que nem todos são necessários e, ainda, quando a aeronave não tem fusíveis, evidentemente o requisito não se aplica.

Contribuição nº 167
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 (c)(6) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205 (c)(6) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto, quando aplicável;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os projetos novos de aeronaves não utilizam mais fusíveis, desta forma, eles não estão à bordo da aeronave. Sendo assim, somente quando aplicáveis eles devem ser transportados à bordo. O texto proposto possibilita que esta situação seja aceita.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Há estudos em andamento no âmbito internacional para revisão de requisitos de aeronavegabilidade sobre fusíveis. Com relação à proposta sugerida, ressaltamos inicialmente que não houve alteração de conteúdo entre a última emenda do RBHA 91 para a nova proposta de RBAC 91, exceto a renumeração. Entendemos que há um engano quanto à interpretação do requisito, pois a necessidade de carregar a bordo fusíveis se restringe àqueles em que a substituição é essencial para a operação VFR noturno, conforme previsto

nos manuais do fabricante, de tal maneira que nem todos são necessários e, ainda, quando a aeronave não tem fusíveis, evidentemente o requisito não se aplica.

Contribuição nº 168
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 (c)(6) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205 (c)(6) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em voo ao piloto, quando aplicável;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os projetos novos de aeronaves não utilizam mais fusíveis, desta forma, eles não estão à bordo da aeronave. Sendo assim, somente quando aplicáveis eles devem ser transportados à bordo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Há estudos em andamento no âmbito internacional para revisão de requisitos de aeronavegabilidade sobre fusíveis. Com relação à proposta sugerida, ressaltamos inicialmente que não houve alteração de conteúdo entre a última emenda do RBHA 91 para a nova proposta de RBAC 91, exceto a renumeração. Entendemos que há um engano quanto à interpretação do requisito, pois a necessidade de carregar a bordo fusíveis se restringe àqueles em que a substituição é essencial para a operação VFR noturno, conforme previsto nos manuais do fabricante, de tal maneira que nem todos são necessários e, ainda, quando a aeronave não tem fusíveis, evidentemente o requisito não se aplica.

Contribuição nº 169
Colaborador: João Erick de Mattos Fernandes
Instituição: EFA Escola de Aviação Civil / Ária Engenharia e Manutenção de Aeronaves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade (...) (c) Para voar VFR durante a noite, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos: (...) (7) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial);
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão por completo do item 91.205(c)(7)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Apesar de figurar como equipamento obrigatório na RBHA 91 vigente, o horizonte artificial não é equipamento essencial para o voo VFR noturno, assim como já concluiu o FAA nas atualizações da FAR PART 91. Com a manutenção do requisito na nova edição da RBAC 91, perde-se uma oportunidade de atualização dos requisitos. Aeronaves novas ou usadas, produzidas e operadas sob padrões operacionais estabelecidos pelo FAR PART 91 ficam impedidas de realizar voo VFR noturno quando são registradas no Brasil, causando um inconveniente desnecessário, já que para se utilizar toda a capacidade da aeronave deve ser instalado um novo componente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Realmente a exigência de se ter o horizonte artificial para VFR noturno já não consta na regulamentação da FAA desde 1996. Apesar de a argumentação do autor da contribuição ser pertinente em termos de custos operacionais, a ANAC acredita que é necessário existir o horizonte artificial para o voo visual noturno, pois existe a possibilidade, sob certas condições, de haver desorientação espacial mesmo sob condições consideradas visuais. Destaca-se ainda que este equipamento é requerido para estas operações por outras autoridades como EASA e TCCA. Desta forma, foi mantido o texto original, que já constava do RBHA 91.

Contribuição nº 170
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

91.205 (d) (2) um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO) e pelo menos um equipamento de navegação, apropriados a cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones (ou auto-falantes) e microfones associados;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205 (d) (2) um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, com aprovação OTP (TSO) e pelo menos um equipamento de navegação, apropriados a cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones (ou alto-falantes) e microfones associados;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto: “alto-falante”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 171
Colaborador: Paulo Henrique Silva Costa
Instituição: TAF Táxi Aéreo Fortaleza Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.205(d)(10)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.205(d)(10) um sistema de aquecimento dos <i>pitots</i> dos sistemas anemométricos, se transportando passageiros.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No RBAC 135.163(c) é exigido um tubo de pitot, com aquecimento, para cada indicador de velocidade, para aeronaves transportando passageiros em voo IFR.
Em uma revisão de uma MEL coloquei que a aeronave poderia operar IFR desde que não transportando passageiros com o aquecimento do tubo de pitot inoperante conforme RBAC 135.163 (c), ou seja, uma operação cargueira, mas não foi aceito por não satisfazer o requisito do RBHA 91.205(d)(6) e atual RBAC 91.205(d)(10) para operação IFR.
Se o requisito do RBAC 91 for mais restritivo que o do RBAC 135, a empresa regida pelo RBAC 135 nunca vai poder operar de acordo com o descrito no RBAC 135 se o RBAC 91 não permite, ou seja, o que está descrito no RBAC 135 simplesmente não vale nada já que para cumprir com ele estou descumprido com o RBAC 91 sendo que me é exigido que eu atenda também ao RBAC 91.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. O texto foi alterado para “um indicador de velocidade no ar com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento”, para requerer o desempenho em vez de um sistema específico para obter esse desempenho. Esse desempenho poderá ser obtido ou não por meio de um sistema de aquecimento. A ANAC entende que esse requisito, com a nova redação, deve ser atendido por todas as aeronaves.

Contribuição nº 172
Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Flávio Macêdo da Silva (APUB – Associação dos Pilotos de Ultraleves de Brasília), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Gustavo Cardassi (ABUL), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Cleber Winkler de Moura (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Odair Gardin (Abul / CBA), Leomar Cleiber Pedrotti (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Marcelo Schunn Diniz Junqueira (CBA), Jonistaine Barbosa do Nascimento (CBA), Márcio de Farias Dell’Aglia (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Sergio Ricardo Braz Miranda (CBA), Eduardo Siqueira Costa Neto (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Ronaldo Schlichting (CBA), Eng. Aer. Luiz Antonio Dal Magro, Joao Martins Garcia (CBA), Jose Alves Carneiro filho (CBA), José Antonio Passi (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Giorgio Alberto Bertalot (CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Sergio Eduardo Marcon (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Emilio Kazunoli Matsuo (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), José Osni Machado (Abul / CBA), Ewandro Andrade Moreira (CBA), Elio Augusto Navarro (CBA), Ricardo Conte (CBA), Waldeney Daguano (CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER-Clube de Aeronautica Sede Barra), Marcio de Souza Oliveira (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Eliseu Tosini (CBA), Mario E. B. Greggi (ABUL), Arnaldo Pessina (piloto de recreio), Carlos Alberto Benevides, Jose Mauricio Madeira Filho (CBA), Ricardo Augusto Dantas (Fly Village Associação Aerodesportiva), Juliano Maia Lopes, José Santiago de Paulo (ABUL), Michele Ronchi (ABUL), Mario Antonio Conceição, Ricardo Cavallari (ABUL, ABRAEX, ABRAACE), Sergio Carlos Ricardo Bindel (pessoa física), Jose Claudino Ramos Sobrinho (APUB DF), Waldeney Daguano, Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos (Associação União das Asas-AUASAS), José Jânio de Siqueira (ABUL), Tiago Thoma Martins de Paula (piloto privado), Márcio Gusmão, José Luiz Macedo Faraco (APUB-DF), Herman Miguel Quiroga (Aeroclube de Resende), Paulo Abdala Noel, Marcelo Câmara de Rezende, Denis Mori

(Abraex), Gilberto Costa (Acal), Cassio Arthur Pagliarini, André Gustavo de Figueiredo Melo, Alexandre Duarte Lichti, Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Cleo Clovis Boeck (CBA), Ademar M Galvão Filho (ABUL), Armindo Edmundo Albino Hueb, Genival Reinaldo Padovan Pacheco (piloto civil), Enio Antonio Vitali (Vida Technology Indústria de Maquinas Especiais Ltda.), Edimar de Araujo Filho (APUB/ABUL), Fabio Ribeiro G de Sousa (CBA), Jean Mikellides, Bruno Rosa de Almeida (ABUL), Oscar José da Silva, Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Laercio Migliorini (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA), Werner Henrique Steuer (CBA), Luiz Claudio Gonçalves (Flyer indústria aeronáutica Ltda.), Wellington Sprovieri Campos (CBA), Ivonei Storer (CBA) e Jorge Dantas (ABUL).

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

91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(F) Para voos VFR somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada com Certificado de Aeronavegabilidade categoria Leve Esportiva válido ou e Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE), se essa aeronave contiver os equipamentos e instrumentos requeridos abaixo:

- (1) um indicador de velocidade no ar;
- (2) um altímetro;
- (3) um indicador de direção magnética. Se esse indicador for uma bússola magnética, ela deve ter sido compensada pelo menos uma vez nos últimos doze meses;
- (4) um tacômetro;
- (5) um indicador de pressão de óleo utilizando sistema de pressão;
- (6) um indicador de temperatura para o motor refrigerado a líquido;
- (7) um indicador de temperatura do óleo para o motor refrigerado a ar;
- (8) indicador de quantidade de combustível para cada tanque;
- (9) um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, quando voando em área controlada;
- (10) indicador da posição do trem de pouso, para o caso de aeronave leve esportiva anfíbia;
- (11) um cinto de segurança, equipado com fivelas do tipo metal-com-metal, para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade;
- (12) um meio de medir e exibir o horário em horas, minutos e segundos.

(G) Para aeronaves leves esportivas, os instrumentos e equipamentos requeridos deverão atender as normas consensuais aplicáveis e especificações do fabricante que estejam de acordo com o modelo de Aeronave Leve Esportiva Categoria Especial já certificada.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Uma vez que o parágrafo 91.205 da minuta do novo RBAC 91 aparentemente contempla os requisitos de instrumentos e equipamentos para aeronaves que possuam o Certificado de Aeronavegabilidade padrão e, portanto, passam por um processo de homologação, diferente da Aviação Leve Esportiva e Experimental, a sugestão é que fossem incluídos parágrafos específicos para aeronaves que sejam detentoras de certificados de Aeronavegabilidade categoria Leve Esportiva (isso porque estas aeronaves seguem normas consensuais de fabricação conforme RBAC 21, parágrafo 21.190) e Certificados de Autorização de Voo para aeronaves Experimentais.

Torna-se necessário que a legislação contenha regras claras e específicas para os propósitos desse tipo de aviação, uma vez que atualmente existem diversas legislações que causam dúvidas tanto aos pilotos quanto aos próprios fiscais da ANAC no que se refere a instrumentos e documentos requeridos neste tipo de aviação. Os instrumentos não precisam necessariamente ser TSO, o que os tornam muito mais caros; basta que no momento da vistoria para emissão do CAVE o construtor ou fabricante comprove a aferição e calibragem. Boa parte desses instrumentos já atendem os requisitos semelhantes aos dos TSO para a fabricação e sua confiabilidade já é comprovada operacionalmente.

Há que ser considerado, ainda, que os requisitos deste item são de difícil assimilação, especialmente para as aeronaves experimentais, as quais não passam por processo de homologação e, por conseguinte, não faz sentido exigirem-se para as mesmas, instrumentos TSO, como altímetro e velocímetro, principalmente em razão do seu elevado custo. Há que se destacar, ainda, que caso essa exigência atinja essa categoria de aeronaves, teria que haver uma espécie de isenção para as aeronaves atuais, pois, em muitas delas, não é possível a substituição de instrumentos não TSO, como é o caso daquelas cujos painéis de instrumentos foi construído em torno de EFIS não TSO. Na forma publicada na minuta do RBAC 91, essa exigência simplesmente impede a continuação da operação dessas aeronaves.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às

áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável. Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 173

Colaborador: Thatiane Favero

Instituição: Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda

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

Parágrafo 91.205 – Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de Certificado de Aeronavegabilidade

a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos (c)(3) e (e) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada, com Certificado de Aeronavegabilidade válido, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (e) desta seção e na seção 91.1711 deste Regulamento, se essa aeronave contiver os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos (ou equivalentes, aprovados pela ANAC) para aquele tipo de operação e se esses equipamentos e instrumentos estiverem em condições

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos (c)(3), (e), **(f) e (g)** desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada, com Certificado de Aeronavegabilidade válido, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (e) desta seção e na seção 91.1711 deste Regulamento, se essa aeronave contiver os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos (ou equivalentes, aprovados pela ANAC) para aquele tipo de operação e se esses equipamentos e instrumentos estiverem em condições

(F) Para voos VFR somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada com Certificado de Aeronavegabilidade categoria Leve Esportiva e Certificado de Voo experimental válido, se essa aeronave contiver os equipamentos e instrumentos requeridos abaixo:

- (1) um indicador de velocidade no ar; aferido a cada 12 meses.
- (2) um altímetro; aferido a cada 12 meses.
- (3) um indicador de direção magnética. Se esse indicador for uma bússola magnética, ela deve ter sido compensada pelo menos uma vez nos últimos doze meses.
- (4) um tacômetro para cada motor;
- (5) um indicador de pressão de óleo para cada motor utilizando sistema de pressão;
- (6) um indicador de temperatura para cada motor refrigerado a líquido;
- (7) um indicador de temperatura do óleo para cada motor refrigerado a ar;
- (8) indicador de quantidade de combustível para cada tanque;
- (9) pelo menos um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado, quando voando em área controlada;
- (10) um cinto de segurança aprovado, equipado com fivelas do tipo metal-com-metal, para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade;
- (11) um meio de medir e exibir o tempo de voo.

(G) Para aeronaves Leves Esportivas, os instrumentos e equipamentos requeridos deverão também atender as normas consensuais aplicáveis e especificações do fabricante que estejam de acordo com o modelo de Aeronave Leve Esportiva Categoria Especial já certificada.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O PART 91 da FAA, no qual o RBAC 91 está sendo baseado, contempla os requisitos de instrumentos e equipamentos para aeronaves que possuam o Certificado de Aeronavegabilidade Padrão ("Standard category U.S. airworthiness certificate"), portanto homologadas, por isso a exigência de instrumentos TSO. A sugestão é que fosse incluído dois parágrafos específicos para aeronaves que sejam detentoras de certificados de Aeronavegabilidade categoria Leve Esportiva (isso porque estas aeronaves seguem normas consensuais de fabricação (ASTM) conforme RBAC 21 parágrafo 21.190 onde não constam a exigência de instrumentos TSO) e Certificados de Autorização de Voo para aeronaves Experimentais. Torna-se necessário que a legislação contenha regras claras e específicas para os propósitos deste tipo de aviação, uma vez que atualmente existem diversas legislações que colocam em dúvida tanto os pilotos quanto os próprios fiscais da ANAC no que se refere a instrumentos e documentos requeridos. Os instrumentos não precisam necessariamente ser TSO, o que os tornam muito mais caros, basta que no momento da vistoria para emissão do CAV o construtor ou fabricante comprove a aferição e calibragem. Boa parte destes instrumentos já atendem os requisitos TSO para a fabricação e sua confiabilidade já é comprovada. Basta que sejam aferidos anualmente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 174

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.205

(a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos (c)(3) e (e) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada, ... se essa aeronave contiver os equipamentos e instrumentos ...

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.205

(a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos (c)(3), (e) e **(f)** desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada ...

(f) Aeronaves experimentais e leve esportivas somente poderão prescindir de equipamentos e instrumentos listados nesta seção, mediante justificativa e autorização específica da ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As aeronaves experimentais são um conjunto de aeronaves tão diversas quanto “fly-boats”, girocópteros, trikes, motoplanadores, réplicas, acrobáticos, aeronaves antigas, aeronaves à jato, aeronaves de competição, aeronaves de teste de novos conceitos e o que mais se puder imaginar. Aeronaves experimentais não precisam cumprir qualquer requisito de aeronavegabilidade, nem precisam utilizar componentes certificados, sejam hélices, motores, instrumentos de bordo, materiais estruturais, etc. Entretanto, por força deste requisito 91.205, aplicável à todas as aeronaves civis motorizadas, precisam possuir uma série de equipamentos obrigatórios que por vezes são impraticáveis de serem instalados, ou mesmo dispensáveis dado o seu tipo de operação.

Por outro lado, vale dizer que toda aeronave experimental precisa de um laudo de aprovação de um engenheiro aeronáutico atestando que a mesma é segura para o voo e também cada uma delas é individualmente inspecionada pela ANAC antes de obter seu certificado de aeronavegabilidade.

Tendo isso em conta, nossa proposta visa garantir uma certa flexibilização quanto aos instrumentos necessários, o que é essencial para um requisito que pretende abranger categoria tão diversa de aeronaves. Vale dizer que as exceções serão concedidas somente após parecer favorável do engenheiro aeronáutico responsável pela aeronave e após análise crítica da ANAC, durante seu processo para emissão do certificado de aeronavegabilidade.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21. Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 175

Colaborador: Paulo Abdala Noel

Instituição:

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

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Encaminho anexo propostas de Alteração / Inclusão para o RBAC 91.

Adicionalmente, gostaria de expressar a minha opinião pessoal a respeito da Segurança de Voo para as Aeronaves de Categoria Leve, Experimentais, Construção Amadora:

Noto que alterar aspectos técnicos de construção incorporando Equipamentos / Instrumentos TSO não seja a solução adequada, e a simples incorporação de instrumentos com certificação TSO não virá a evitar ou reduzir um acidente / incidente nesta categoria se a QUALIFICAÇÃO TÉCNICA DO TRIPULANTE não for ADEQUADA.

Ora, procurei me informar a respeito de acidente e incidentes com aeronaves desta categoria (desde já esclareço que não sou especialista em investigação aeronáutica, nem ASV, etc.), e descobri por relatos de colegas e informações obtidas na internet que a maioria dos casos não envolveu falha de material, construção ou tecnologia embarcada, mas ocorreram decorrente de aspectos relacionados ao Fator Humano (operação, qualificação e desvios operacionais). Portanto, elevar as exigências de Equipamentos / Instrumentos para TSO terá pouco ou nenhum efeito prático para a Segurança de Voo.

Sou PLA com aproximadamente 8.000hs de voo, e acredito que o grande perigo esteja relacionado à qualificação do tripulante nesta categoria. Portanto, acredito que a melhor forma de AUMENTAR A SEGURANÇA para construtores, proprietários, operadores e terceiros no solo seja AUMENTAR A QUALIFICAÇÃO TÉCNICA DO TRIPULANTE. Sugiro portanto que a qualificação MÍNIMA seja equivalente ao PP – Piloto Privado. Um piloto com pouca experiência de voo ou insuficiente treinamento pode ter os instrumentos de navegação e orientação mais modernos, avançados e certificados, mas não saberá utilizá-los adequadamente. Se não possuir adequado treinamento para recuperação em situações anormais, não será um instrumento TSO que irá salvá-lo da atitude indesejada, consequentemente do acidente.

Atenciosamente,

PAULO ABDALA NOEL

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A presente contribuição havia sido integralmente acatada na alteração do RBHA 91 promovida pela Resolução nº 478, de 7 de junho de 2018, no âmbito do projeto prioritário de aerodesporto. No entanto, em discussões posteriores avaliou-se melhor a questão e optou-se por acatar parcialmente a contribuição no âmbito do RBAC nº 91.

Dessa forma, no que tange à alteração da aplicabilidade da seção 91.205, restringindo-a para somente as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, a remoção completa da aplicabilidade dessa seção para as aeronaves com CA especial depende de estudo e análise de impacto regulatório, o que não fez parte do processo normativo para emissão do RBAC nº 91. No entanto, a ANAC reconhece a necessidade de flexibilização dos requisitos para aeronaves experimentais. Em razão disso, a aplicabilidade da seção 91.205 foi mantida para todas aeronaves motorizadas com CA válido, porém foi incluído o parágrafo 91.205(f) que permite que às áreas técnicas emitirem autorização permitindo, em aeronaves com CA especial, que determinados equipamentos ou instrumentos requeridos não estejam instalados ou operantes, mediante solicitação do interessado e com justificativa aceitável.

Foi parcialmente aceita a contribuição para remoção da obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO), limitada aos instrumentos e equipamentos em que tal aprovação não era explicitamente requerida no RBHA 91, ou seja, indicador de velocidade do ar, altímetro e rádio-comunicação VHF. Durante a análise das contribuições relacionadas, observou-se que a obrigatoriedade de aprovação OTP (TSO) poderia afetar, além das aeronaves experimentais, também aeronaves de tipo certificado em que os equipamentos ou instrumentos foram aprovados como parte do processo de certificação de tipo, conforme previsto no parágrafo 21.8(c) do RBAC nº 21.

Considerando isso, eventuais requisitos no RBAC nº 91 sobre padrões mínimos de desempenho para os instrumentos e equipamentos afetados poderão ser estudados e avaliados futuramente.

Contribuição nº 176
Colaborador: Humbert P. Silveira
Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e Personal Locator Beacon (PLB)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Texto correto. Entendemos que a obrigatoriedade deste instrumento é relevante, para a segurança do piloto e acompanhantes. Reconheço que a proposta foi muito bem apresentada no quesito de que para aeronaves experimentais temos a opção da não obrigatoriedade do equipamento ser certificado, podendo ser utilizado os PLBs.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Parabéns a quem teve a brilhante idéia... Sugestão: O controle e a fiscalização de porte deste instrumento e Caderneta de voo, devem ser monitoradas pelas associações de classe, como já é feito com os RIAMs. Isso fortalece as associações, que muito contribuem para com os órgãos oficiais, SAC/ANAC, e diminuem a carga e a quantidade de inspetores para a fiscalização, que só de paramotores devem estar por volta de 5.000 unidades em plena atividade.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. O credenciamento das associações previstas no RBAC nº 183 permitirá a emissão de laudos técnicos que subsidiarão a emissão de licenças e habilitações, assim como certificados médicos e cadastro de pessoas e aeronaves, dentre outras atribuições, todas ligadas ao aerodesporto. No entanto, a fiscalização é indelegável, embora a associação possua alguma autoridade perante seus associados, enquanto seus associados.

Contribuição nº 177
Colaboradores: Angelo Vicentini Loiola (Grupo Aviação Experimental), Thatiane Favero (Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Parágrafo 91.207 – Transmissores Localizadores de Emergência
(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
a) Exceto para aeronaves leves esportivas, ultraleves, planadores, rebocadores de planadores, aeronaves lançadoras de paraquedistas, aeronaves de acrobacia e aeronaves voltadas para o desporto em geral e conforme previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verificando o ANEXO 6 da OACI que trata de aviões de passageiros e demais legislações internacionais como o parágrafo 91.205 do PART 91 e o parágrafo 91.830 (a) (1), verificamos que eles tratam de aviões com certificações TIPO (homologadas), não trazendo a obrigatoriedade deste sistema para aeronaves ultraleves ou experimentais. Já existem disponíveis rastreadores e localizadores pessoais com um custo bem inferior que poderia ser uma recomendação. Os rastreadores pessoais já possuem tecnologia que permite ao usuário transmitir automaticamente sua posição em tempo real possibilitando que o dispositivo envie mensagens de posicionamento e notificando centrais de emergência em casos extremos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O texto do parágrafo 91.207(a)(5) já permite aos planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral utilizarem um PLB.

Contribuição nº 178
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207

(a)(1) no caso de avião com capacidade máxima acima de 19 passageiros, um ELT do tipo automático e outro ELT de qualquer tipo (podendo este último ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção, se aplicável), que estejam em condições operacionais, para as operações regidas pelos RBAC nº 121 e 135. Aviões cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido até 1º de julho de 2008 podem possuir apenas um ELT do tipo automático;
(2) no caso de operações em avião que não aquelas especificadas no parágrafo (a)(1) desta seção, um ELT de tipo automático (não podendo este ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção) em condições de operacionais;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.207 (a)(1) exceto como previsto no parágrafo (a)(2), toda avião deve estar equipado com um ELT de qualquer tipo; (2) aviões cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido após 1º de julho de 2008 devem possuir pelo menos um ELT do tipo automático.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os RBAC 121 e 135 são os responsáveis pela regulamentação deste tipo de operação, portanto, os requisitos aplicáveis a estas operações não devem estar endereçados neste regulamento. A proposta de texto sugerida fica alinhada tanto com o ICAO Anexo 6 - parte 2 - emenda 33 como com o LAR 91.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Os requisitos, tais como propostos na seção 91.207, atendem ao Anexo 6 como um todo. No entanto, os requisitos existentes nos RBAC nº 135.166(b), 135.167(c) e 121.339(a)(4) tiveram a sua redação modificada para se harmonizarem ao RBAC nº 91, e possuem até mais flexibilização do que possuíam com os antigos requisitos, como a possibilidade de registrar a próxima troca de bateria no livro de manutenção de bordo, por exemplo.

Contribuição nº 179
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 (a)(1) no caso de avião com capacidade máxima acima de 19 passageiros, um ELT do tipo automático e outro ELT de qualquer tipo (podendo este último ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção, se aplicável), que estejam em condições operacionais, para as operações regidas pelos RBAC nº 121 e 135. Aviões cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido até 1º de julho de 2008 podem possuir apenas um ELT do tipo automático;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.207 (a)(1) no caso de avião com capacidade máxima acima de 19 passageiros, um ELT do tipo automático e outro ELT de qualquer tipo (podendo este último ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção, se aplicável), que estejam em condições operacionais, para as operações regidas pelos RBAC nº 121 e 135. Aviões cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido até 1º de julho de 2008 podem possuir apenas um ELT do tipo automático;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não foi possível identificar a contribuição, pois o texto proposto é exatamente igual ao texto sugerido.

Contribuição nº 180
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 (a) (1) no caso de avião com capacidade máxima acima de 19 passageiros, um ELT do tipo automático e outro ELT de qualquer tipo (podendo este último ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção, se aplicável), que estejam em condições operacionais, para as operações regidas pelos RBAC nº 121 e 135. Aviões cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido até 1º de julho de 2008 podem possuir apenas um ELT do tipo automático;
(3) no caso de qualquer avião voando a mais de 185 km (100 milhas marítimas) da costa mais próxima, um ELT portátil ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, no bote inflável ou nos coletes salva-vidas, para as operações regidas pelo RBAC nº 121, 125 ou 135;

(4) no caso de helicóptero, um ELT do tipo automático e, adicionalmente, se voando mais de 185 km (100 milhas marítimas) da costa mais próxima, mais um ELT portátil ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, no bote inflável ou colete(s) salva-vidas, que esteja(m) em condições operacionais; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.207

(a) (1) no caso de avião com capacidade máxima acima de 19 passageiros, um ELT do tipo automático e outro ELT de qualquer tipo (podendo este último ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção, se aplicável), que estejam em condições operacionais, para as operações regidas pelos RBAC nº 121 e 135. Aviões cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido até 1º de julho de 2008 podem possuir apenas um ELT do tipo automático;

(3) no caso de qualquer avião voando a mais de 185 km (100 milhas marítimas) da costa mais próxima, um ELT portátil ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, em um bote inflável ou em um colete salva-vidas, para as operações regidas pelo RBAC nº 121, 125 ou 135;

(4) no caso de helicóptero, um ELT do tipo automático e, adicionalmente, se voando mais de 185 km (100 milhas marítimas) da costa mais próxima, mais um ELT automático e um ELT de sobrevivência, flutuantes e à prova d'água, em um bote inflável ou em um colete salva-vidas, que esteja(m) em condições operacionais; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para evitar dúvidas posteriores de interpretação, sugiro deixar claro se a data de emissão do certificado de aeronavegabilidade se refere:

- à data de emissão do CA válido no momento da operação (o último CA emitido para a aeronave); ou
- à data de emissão do primeiro CA emitido para a aeronave.

Pelo texto da minuta, entendo que se trata da primeira hipótese. No entanto, a justificativa no quadro comparativo menciona harmonização ao Anexo 6 Parte I e ao LAR 91.830, que utilizam a data de referência do primeiro CA emitido para a aeronave.

Não foi proposta alteração no texto, porque entendo ser válido o requisito constante na minuta, de exigir ELT com base no CA atual. No entanto, proponho que se confirme se a intenção da ANAC é estabelecer requisito adicional ao do Anexo e do LAR utilizados como referência.

Caso se utilize como referência a data da emissão do primeiro CA da aeronave, é importante ainda deixar claro se se refere ao primeiro CA emitido pela ANAC ou se prevalece o primeiro CA da aeronave, independentemente de ter sido emitido por outra autoridade (com a aeronave sob outra matrícula).

(a)(3)

O texto poderia dar a entender que cada colete salva-vidas deveria ter um ELT, caso se optasse por não colocar o ELT no bote. O texto aqui proposto está mais alinhado ao item 4.8 do Anexo 6 Parte III Seção III (“... in a raft or life jacket.”). Embora seja do Anexo 6 Parte III, aplicável a helicópteros, foi utilizado nessa justificativa em razão de ter sido o requisito para helicópteros (parágrafo (a)(4)) utilizado pela ANAC para fundamentar o requisito para aviões (parágrafo (a)(3)).

(a)(4)

A justificativa no quadro comparativo aponta como razão para a mudança a harmonização ao Anexo 6 Parte III. No entanto, pelo Anexo, seria exigido um ELT automático adicional, em um bote ou colete, para as operações sobre água (no RBAC, a mais de 185 km da costa). O Anexo não especifica que deva ser um ELT portátil, citando apenas ELT automático.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foram aceitos os ajustes textuais. O parágrafo (a)(4) foi removido do texto e foram mantidos os critérios do RBHA 91 até maiores estudos de impacto.

Contribuição nº 181

Colaborador: Marco Antonio de Assis Bedeschi

Instituição: particular

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

91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e *Personal Locator Beacon* (PLB)

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir:

.....

3) no caso de qualquer avião voando a mais de 185 km (100 milhas marítimas) da costa mais próxima, um ELT portátil ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, no bote inflável ou nos coletes salva-vidas, para as operações regidas pelo RBAC nº 121, 125 ou 135;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não tenho alteração sugerida, porém ANTES da publicação:

- a) Deve ser definido junto a ANATEL procedimentos de registro desse ELT junto a ANATEL
- b) Deve ser definido junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT, procedimentos de registro do ELT portátil,
- c) Publicar os procedimentos com orientações ao usuário;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

a) A licença de Estação de Aeronave prevê equipamentos instalados na aeronave, e nesse caso de for licenciado deve estar vinculado ao operador e não ao prefixo pois mesmo é portátil e muitas das vezes será embarcado apenas quando requerido conforme rota proposta;

a) O RBAC 91.207 (g) (2) , em previsões de registro apenas para ELT instalado, não considerado os ELT colocado abordo, conforme texto que segue em 91.207.

“(g) Cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve atender ao previsto na seção 91.229 deste Regulamento, e adicionalmente:

(1) todos os ELT utilizados em aviões registrados no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz;

(2) cada ELT instalado em aeronave brasileira e/ou os PLB citados no parágrafo (a)(5) desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Não há contribuição ao RBAC 91.

Contribuição nº 182

Colaborador: Jorge Kersul Filho

Instituição: proprietário de aeronave e piloto

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

Parágrafo 91.207 – Transmissores Localizadores de Emergência

(...)

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um Personal Locator Beacon (PLB).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo, um *Personal Locator Beacon* (PLB) ou qualquer tipo de rastreador/localizador pessoal.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O ANEXO 6 da OACI trata de aviões de passageiros, e o parágrafo 91.830 (a) (1) trata de aviões, não trazendo a obrigatoriedade deste sistema para aeronaves esportivas ou experimentais. Já existem disponíveis no mercado rastreadores e localizadores pessoais que atendem perfeitamente esta exigência com um custo bem inferior, como é o caso do sistema SPOT, muito em uso atualmente nessas categorias de aviação. Os rastreadores pessoais já possuem tecnologia que permite ao usuário transmitir automaticamente sua posição em tempo real possibilitando que o dispositivo envie mensagens de posicionamento e notificando centrais de emergência em casos extremos.

O Sistema mundial de localização continua sendo desenvolvido e deve melhorar no futuro, já salvou muitas vidas desde a sua criação; mas, feito um levantamento dos acidentes no Brasil nos últimos anos, descobriremos que o funcionamento dos ELT's é bastante questionável. A maioria dos acionamentos, e isto pode ser confirmado pelo CINDACTA I, é não intencional, testes não informados e falsos. Os acionamentos que derivaram de um acidente real se restringem a menos de 2% dos acionamentos do Sistema.

Além disto, como pode ser confirmado na estatística do Sistema de Resgate da Austrália, a participação do Sistema COSPAS SARSAT no acionamento da busca é bem inferior, por exemplo, ao da telefonia fixa. Esta estatística, com algumas variações, se repete ao redor do mundo.

Method by which AusSAR was alerted to emergencies related to aircraft crashes or inflight emergencies. JUN 1999 a DEZ 2012

Alert Method Number	Per cent
Third party concern	106 24.0
VHF voice call	95 21.5
Advised by other agency	74 16.7
Phone (terrestrial) 64	14.5
Aircraftdetection of beacon	35 7.9
Cospas-Sarsat Beacon	33 7.5
Phone (mobile)	13 2.9
SAR watch	11 2.5
Other	6 1.4
HF voice call	4 0.9
Phone (satellite) 1	0.2
Total	442 100

Logicamente, não devemos abrir mão de qualquer equipamento que possa reduzir o tempo de resgate no caso de um sinistro, mas existem estatísticas suficientes para indicar um como sendo melhor que outro. Portanto, não existe base científica para indicar ou restringir qual equipamento deve ser obrigatório de se ter a bordo. O maior interessado em ser localizado é o próprio operador e ele deve ser capaz de identificar qual aparelho lhe trará maior tranquilidade. Hoje, até nossos celulares podem ajudar na localização. Rastreadores pessoais, menores que um celular, estão disponíveis no mercado e podem indicar com precisão onde estão seus proprietários.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O PLB é um dispositivo de preço acessível e muito popular. Ademais, não é requerido 1 (um) por aeronave, mas apenas 1 (um) por aeronave em voo.

Contribuição nº 183

Colaborador: Celso Luiz Cardoso Vilarinho

Instituição: FBVV – Federação Brasileira de Voo a Vela

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

Parágrafo 91.207 – Transmissores Localizadores de Emergência

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um Personal Locator Beacon (PLB).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo, um Personal Locator Beacon (PLB) **ou qualquer tipo de rastreador/localizador pessoal.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O ANEXO 6 da OACI trata de aviões de passageiros, e o parágrafo 91.830 (a) (1) trata de aviões, não trazendo a obrigatoriedade deste sistema para planadores, aeronaves esportivas ou experimentais. Já existem disponíveis no mercado rastreadores e localizadores pessoais que atendem perfeitamente esta exigência com um custo bem inferior, como é o caso do sistema SPOT, muito em uso atualmente nessas categorias de aviação. Os rastreadores pessoais já possuem tecnologia que permite ao usuário transmitir automaticamente sua posição em tempo real possibilitando que o dispositivo envie mensagens de posicionamento a celulares cadastrados e notificando centrais de emergência em casos extremos. Particularmente no caso dos planadores um numero significativo dos pilotos que praticam voos de navegação utilizam o SPOT, que oferece a possibilidade de um link de acesso à internet para o acompanhamento da posição geográfica e deslocamento em tempo real.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O PLB é um dispositivo de preço acessível e muito popular. Ademais, não é requerido 1 (um) por aeronave, mas apenas 1 (um) por aeronave em voo.

Contribuição nº 184

Colaboradores: Cesar Augustus Mazzoni, Gustavo Andreoni Vieira d'Almeida, Carlos Werner Dierkes, Jorge Ferreira, Armando Pettinelli Neto

Instituição: Aeroclub de Tatuí

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

Parágrafo 91.207 – Transmissores Localizadores de Emergência

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir:

(...)

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um Personal Locator Beacon (PLB).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, poderá ser instalado um ELT de qualquer tipo, um *Personal Locator Beacon* (PLB) ou qualquer tipo de rastreador/localizador pessoal.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O ANEXO 6 da OACI trata de aviões de passageiros, e o parágrafo 91.830 (a) (1) trata de aviões, não trazendo a obrigatoriedade deste sistema para aeronaves esportivas ou experimentais. Já existem disponíveis no mercado rastreadores e localizadores pessoais que atendem perfeitamente esta exigência com um custo bem inferior, como é o caso do sistema SPOT, muito em uso atualmente nessas categorias de aviação. Os rastreadores pessoais já possuem tecnologia que permite ao usuário transmitir automaticamente sua posição em tempo real possibilitando que o dispositivo envie mensagens de posicionamento e notificando centrais de emergência em casos extremos. Além disso, a tecnologia embarcada nos aparelhos celulares atualmente permitem a localização da pessoa com um pequena margem de erro.

Por outro lado, no caso de planadores, dada as circunstância e características de seus voos, um ELT ou um PLB poderá facilmente ser acionado, por exemplo, em caso de pouso em pista ou aeródromo com a pista em mal estado de conservação ou mesmo durante um pouso mais brusco.

Assim, teríamos constantemente o acionamento dos órgãos de Busca e Salvamento, CINDACTA's, etc., desnecessariamente, causando um gasto imensurável de recursos humanos e materiais, desviando esses recursos de uma ocorrência verdadeira.

Logo, para o caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, não deverá ser uma obrigatoriedade, mas sim uma recomendação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O PLB é um dispositivo de preço acessível e muito popular. Ademais, não é requerido 1 (um) por aeronave, mas apenas 1 (um) por aeronave em voo.

Contribuição nº 185

Colaboradores: Flávio Macêdo da Silva (APUB – Associação dos Pilotos de Ultraleves de Brasília), Arnaldo Pessina (piloto de recreio), Carlos Alberto Benevides, Ernani Pautasso Nunes Junior, Ricardo Augusto Dantas (Fly Village Associação Aerodesportiva), Juliano Maia Lopes, José Santiago de Paulo (ABUL), Michele Ronchi (ABUL), Mario Antonio Conceição, Ricardo Cavallari (ABUL, ABRAEX, ABRAACE), Sergio Carlos Ricardo Bindel (pessoa física), Jose Claudino Ramos Sobrinho (APUB DF), Joris Van de Putte (pessoa física), Waldeney Daguano, Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos (Associação União das Asas-AUASAS), José Jânio de Siqueira (ABUL), Tiago Thoma Martins de Paula (piloto privado), Jean Mikellides, Márcio Gusmão, José Luiz Macedo Faraco (APUB-DF), Paulo Abdala Noel, Marcelo Câmara de Rezende, Denis Mori (Abraex), Gustavo Cardassi (ABUL), Gilberto Costa (Acal), Armindo Edmundo Albino Hueb, Bruno Rosa de Almeida (ABUL), Cassio Arthur Pagliarini, André Gustavo de Figueiredo Melo, Oscar José da Silva, Enio Antonio Vitalli (Vida Technology Indústria de Maquinas Especiais Ltda.), Luiz Claudio Gonçalves (Flyer indústria aeronáutica Ltda.), Edimar de Araujo Filho (APUB/ABUL), Alexandre Duarte Lichti, Ademar M Galvão Filho (ABUL), Jorge Dantas (ABUL).

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

Parágrafo 91.207 – Transmissores Localizadores de Emergência

(...)

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um Personal Locator Beacon (PLB).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo, um *Personal Locator Beacon* (PLB) ou qualquer tipo de rastreador/localizador pessoal.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O ANEXO 6 da OACI trata de aviões de passageiros, e o parágrafo 91.830 (a) (1) trata de aviões, não trazendo a obrigatoriedade deste sistema para aeronaves esportivas ou experimentais. Já existem disponíveis no mercado rastreadores e localizadores pessoais que atendem perfeitamente esta exigência com um custo bem inferior, como é o caso do sistema SPOT, muito em uso atualmente

nessas categorias de aviação. Os rastreadores pessoais já possuem tecnologia que permite ao usuário transmitir automaticamente sua posição em tempo real possibilitando que o dispositivo envie mensagens de posicionamento e notificando centrais de emergência em casos extremos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O PLB é um dispositivo de preço acessível e muito popular. Ademais, não é requerido 1 (um) por aeronave, mas apenas 1 (um) por aeronave em voo.

Contribuição nº 186

Colaborador: Reinaldo Martins

Instituição: particular

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

91.207 (5)

(5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um *Personal Locator Beacon* (PLB).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.207 (5)

**(5) no caso de rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de para quedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um Personal Locator Beacon (PLB).
Os planadores, aeronaves leves esportivas, e ultraleves estão isentos da instalação de ELT ou PLB.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sem dúvida, a presente redação, permite um certo alívio de custo já que com a atual mudança de padrão dos ELT, deve ocorrer o aparecimento de equipamento no padrão antigo em patamares mais baixos de preço. Entretanto para os planadores, aeronaves leves e esportivas e ultraleves existem dois fatores que devem ser levados em consideração: o aumento de peso numa aeronave onde este fator é crítico (na aeronave leve esportiva um ELT pode até fazer a aeronave cair fora da definição) e o tipo de utilização normalmente feita. Raramente operam em condições para as quais os ELT seriam de utilidade.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O PLB é um dispositivo de preço acessível e muito popular. Ademais, não é requerido 1 (um) por aeronave, mas apenas 1 (um) por aeronave em voo.

Contribuição nº 187

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo

Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.

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

91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e *Personal Locator Beacon* (PLB)

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir:

(a) (5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um *Personal Locator Beacon* (PLB)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e *Personal Locator Beacon* (PLB)

(a) Exceto como previsto nos parágrafos ~~(e) e (f)~~ (e), (f) e (i) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir:

(A) (5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, **ultraleves**, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ~~ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral~~, um ELT de qualquer tipo ou um *Personal Locator Beacon* (PLB).

(i) Para aeronaves das categorias TPP, PRI, PET, PRH e ALE, com no máximo 4 assentos e peso máximo de decolagem menor ou igual a 1.750Kg, ficam o proprietário, operador ou o piloto autorizado a efetuar as substituições ou recarga das baterias, mantendo a obrigatoriedade de expressar claramente a validade da bateria no exterior do ELT e o registro no livro de manutenção de bordo para ELT fixos ao avião.

(j) Fica desobrigado do uso de Transmissores localizadores de emergência (ELT) e *Personal Locator Beacon* (PLB) as aeronaves ultraleves, ou aeronaves experimentais de pequeno porte cujas características de operação não permitam navegações em rota de longas distâncias;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não vejo a necessidade de equipamento localizador para aeronaves de pequeno porque sem condições de longas navegações.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O PLB é um dispositivo de preço acessível e muito popular. Ademais, não é requerido 1 (um) por aeronave, mas apenas 1 (um) por aeronave em voo.

Contribuição nº 188
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e <i>Personal Locator Beacon</i> (PLB) (a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir: (5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um <i>Personal Locator Beacon</i> (PLB).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Excluir o requisito 91.207(a)(5).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Todas as aeronaves deveriam possuir apenas o ELT, pois o PLB depende de acionamento humano. Em caso de acidente em área remota onde os envolvidos se encontrem desacordados, o equipamento PLB não poderá ser acionado, impossibilitando o salvamento de vidas e onerando demasiadamente o Estado com as operações de busca e salvamento, que serão lançadas sem o uso das melhores ferramentas para localização dos desaparecidos. A proposta que aceita o ELT em lugar do PLB, transfere um ônus do operador para o Estado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A exigência de ELT é excessivamente restritiva para planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral. O PLB é um dispositivo de preço acessível e muito popular. Dessa forma, entre exigir o ELT e não exigir nada, a ANAC optou por exigir o PLB, que é uma solução aceitável e de baixo impacto para os usuários.

Contribuição nº 189
Colaborador: Gilberto Meira Cardoso
Instituição: Particular – Aviação Experimental
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 (5) (5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas ou aeronaves voltadas para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo ou um <i>Personal Locator Beacon</i> (PLB).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.207 (5) (5) no caso de planadores, aeronaves leves esportivas, construção amadora e ultraleves, ou seja, aeronaves voltadas para o aerodesporto, estão isentos da instalação de ELT ou PLB.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sem dúvida, a presente redação, permite um certo alívio de custo já que com a mudança de padrão dos ELT, deve ocorrer o aparecimento de equipamento no padrão antigo em patamares mais baixos de preço. Entretanto para os planadores, aeronaves leves e esportivas e ultraleves existem dois fatores que devem ser levados em consideração: o aumento de peso numa aeronave onde este fator é crítico (na aeronave leve esportiva um ELT pode até fazer a aeronave cair fora da definição) e o tipo de utilização normalmente feita. Raramente operam em condições para as quais os ELT sejam de utilidade.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O PLB é um dispositivo de preço acessível e muito popular. Ademais, não é requerido 1 (um) por aeronave, mas apenas 1 (um) por aeronave em voo.

Contribuição nº 190
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 (c) As baterias usadas nos ELT requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser substituídas (ou recarregadas, se forem baterias recarregáveis) sempre que:

(1) o ELT tiver sido usado por tempo acumulado superior a uma hora; ou
(2) quando atingidos 50% de sua vida útil (ou vida útil da carga, se baterias recarregáveis), como definido nas especificações aprovadas do fabricante. A nova data de substituição (ou recarga) da bateria deve ser claramente expressa no exterior do ELT e registrada no livro de manutenção de bordo para ELT fixos ao avião. Este parágrafo não se aplica a baterias que não sejam significativamente afetadas durante períodos de estocagem (tais como baterias ativadas por água).

(g)(1) todos os ELT utilizados em aviões registrados no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.207

(c) As baterias usadas nos ELT requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser substituídas (ou recarregadas, se forem baterias recarregáveis) sempre que:

(1) o ELT tiver sido usado por tempo acumulado superior a uma hora; ou

(2) quando atingidos 50% de sua vida útil (ou vida útil da carga, se baterias recarregáveis), como definido nas especificações aprovadas do fabricante. Este parágrafo não se aplica a baterias que não sejam significativamente afetadas durante períodos de estocagem (tais como baterias ativadas por água).

(c)-I A nova data de substituição (ou recarga) da bateria deve ser claramente expressa no exterior do ELT e, para ELT fixos à aeronave, registrada no livro de manutenção de bordo.

(g)(1) todos os ELT utilizados em aeronaves registradas no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto que estava fora de qualquer parágrafo e foi incluído, na minuta, em 91.207(c)(2) não tem aplicabilidade limitada a (c)(2). A frase sobre a data de substituição ou recarga se aplica aos casos de troca motivados tanto por (c)(1) quanto por (c)(2). Assim, como proposto para outros casos semelhantes, sugiro utilizar o parágrafo (c)-I.

Entendo que a outra frase, que trata das baterias não afetadas por período de estocagem, é, de fato, aplicável apenas ao (c)(2).

No parágrafo (c)-I proposto, foi feito ajuste editorial buscando esclarecer que o requisito de indicação da nova data de substituição é válido para todos os ELT; enquanto o registro no livro de manutenção vale apenas para ELTs fixos à aeronave. A condição “para ELT fixos ao avião” no final da frase não deixa claro sua aplicabilidade.

Observe ainda que foi alterado de “avião” para “aeronave”, pois o requisito de ELT não seria mais aplicável somente a aviões.

Em (g)(1), também se alterado de “avião” para “aeronave”, garantindo-se harmonização, ao menos parcial, ao item 4.8.3 do Anexo 6 Parte III Seção III.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foi aceita a sugestão referente ao parágrafo (g)(1), e aceita a substituição do termo “avião” por “aeronave”.

A modificação proposta com a inclusão do parágrafo (c)-I foi adaptada para o caput do parágrafo (c).

Contribuição nº 191

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.207

(e) Ressalvado o parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode:

(1) trasladar uma aeronave recentemente adquirida do local onde este foi comprado, para o local onde o ELT será instalado; e

(2) trasladar uma aeronave de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito.

(h) Somente é permitido transportar em uma aeronave sendo trasladada de acordo com o parágrafo (e) desta seção os tripulantes com função a bordo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.207

(e) Ressalvado o parágrafo (a) desta Seção, uma pessoa pode trasladar uma aeronave desde que não esteja a bordo nenhuma pessoa além da tripulação mínima requerida e que o traslado seja de uma:

(1) aeronave recentemente adquirida do local onde esta foi comprado, para o local onde o ELT será instalado; ou

(2) aeronave de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito.

[retirar o parágrafo (h)]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O parágrafo (h) foi incluído na proposta para incorporar em algum parágrafo o texto que já constava no RBHA 91, mas que não estava em nenhum parágrafo. Foi incluído um parágrafo ao final da seção.

Porém, o parágrafo (h) está diretamente relacionado ao parágrafo (e), podendo o regulamento ser simplificado se os parágrafos (e) e (h) da minuta forem unificados em um parágrafo único. Algumas adaptações foram feitas para permitir essa simplificação.

Uma outra possibilidade seria manter o texto do parágrafo (h), mas incluí-lo como parágrafo (e)-I, como utilizado em situações similares no RBAC 91. Isto auxilia a leitura do regulamento, mantendo juntos os requisitos associados a uma mesma situação.

Em (e)(1), o traslado se refere ao voo entre o local que a aeronave foi comprada e o local onde o ELT será instalado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Não foi utilizado o termo “tripulação mínima requerida”, mas o termo “tripulantes com função a bordo”. Primeiramente, porque a tripulação mínima é sempre requerida, por força do parágrafo 91.5(a)(1) do Regulamento e, depois, porque o texto proposto restringiria o transporte à tripulação mínima, quando o operador pode querer ou precisar levar tripulantes adicionais, e não haveria razão para proibir.

Contribuição nº 192

Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro

Instituição: Embraer S.A.

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

91.207

(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a aeronaves enquanto encontrem-se em situação na qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, alteração ou substituição, sujeito às seguintes condições:

(1) somente é permitido operar a aeronave se os registros de manutenção contiverem a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja, à vista do piloto em comando, uma placa informando que o ELT não está instalado; e

(2) é vedado operar a aeronave se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos. Nas aeronaves em que é requerido possuir mais de um ELT, somente um deles pode estar removido por vez da aeronave segundo as disposições deste parágrafo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.207

(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a aeronaves enquanto

(1) encontrem-se em situação na qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, alteração ou substituição, sujeito às seguintes condições:

(i) somente é permitido operar a aeronave se os registros de manutenção contiverem a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja, à vista do piloto em comando, uma placa informando que o ELT não está instalado; e

(ii) é vedado operar a aeronave se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos. Nas aeronaves em que é requerido possuir mais de um ELT, somente um deles pode estar removido por vez da aeronave segundo as disposições deste parágrafo.

(2) estejam engajados em vôos relacionados com projetos e ensaios;

(3) estejam engajados em vôos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega e sejam aeronaves novas;

(4) sejam aprovadas pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento;

(5) sejam utilizadas para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exibições, competições ou pesquisas de mercado;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As operações propostas são realizadas, em sua grande maioria, em áreas controladas ou com acompanhamento. Assim, possibilitar que elas sejam realizadas sem a obrigatoriedade do ELT não torna a operação insegura. Sugerimos retornar as isenções, uma vez que nestas condições os locais de voo são conhecidos pelo operador. Deve-se frisar que tais isenções são necessárias para a indústria aeronáutica e suas remoções oneram a mesma sem, ratifica-se, nenhum ganho para a segurança de voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

A ANAC optou por inserir as exceções até que melhor estudo seja feito no sentido de retirá-las. Neste sentido, foi mantido os critérios do antigo RBHA 91.

Contribuição nº 193

Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 (f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a aeronaves enquanto encontrem-se em situação na qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, alteração ou substituição, sujeito às seguintes condições: (1) somente é permitido operar a aeronave se os registros de manutenção contiverem a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja, à vista do piloto em comando, uma placa informando que o ELT não está instalado; e (2) é vedado operar a aeronave se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos. Nas aeronaves em que é requerido possuir mais de um ELT, somente um deles pode estar removido por vez da aeronave segundo as disposições deste parágrafo.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.207 (f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a aeronaves enquanto (1) encontrem-se em situação na qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, alteração ou substituição, sujeito às seguintes condições: (i) somente é permitido operar a aeronave se os registros de manutenção contiverem a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja, à vista do piloto em comando, uma placa informando que o ELT não está instalado; e (ii) é vedado operar a aeronave se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos. Nas aeronaves em que é requerido possuir mais de um ELT, somente um deles pode estar removido por vez da aeronave segundo as disposições deste parágrafo. (2) aviões enquanto engajados em vôos relacionados com projetos e ensaios; (3) aviões novos enquanto engajados em vôos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega; (5) aviões aprovados pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento; (6) aviões enquanto utilizados para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exposições, competições ou pesquisas de mercado;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Retornar as isenções, uma vez que nestas condições os locais de voo são conhecidos pelo operador e previamente aprovados pela autoridade.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. A ANAC optou por reinserir as exceções até que melhor estudo seja feito no sentido de retirá-las. Neste sentido, foi mantido os critérios do antigo RBHA 91.

Contribuição nº 194
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 (g) Cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve atender ao previsto na seção 91.229 deste Regulamento, e adicionalmente: (1) todos os ELT utilizados em aviões registrados no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz; (2) cada ELT instalado em aeronave brasileira e/ou os PLB citados no parágrafo (a)(5) desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e (3) um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91, não pode ser usado em novas instalações.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.207 (g) Cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve atender ao previsto na seção 91.229 deste Regulamento e, adicionalmente: (1) todos os ELT utilizados em aeronaves registradas no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz; (2) cada ELT instalado em aeronave brasileira e/ou os PLB citados no parágrafo (a)(5) desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT. Os operadores devem manter este registro atualizado, efetuando o cancelamento do registro, quando for o caso; e (3) cada ELT deve atender aos requisitos da OTP (TSO) C126.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajustes editoriais: - não é necessário vírgula antes de “e adicionalmente”. Foi incluída, como opcional, a vírgula antes de “adicionalmente”.

Em (g)(1), foi alterado “aviões” para “aeronaves”, conforme já justificado em outra proposta.
Em (g)(2), foi incluída, com base no LAR 91.830(c) a previsão de manter o registro do ELT atualizado, fazendo o cancelamento do registro, quando for o caso.
Em (g)(3), entendo que um requisito que define que “um ELT que atenda apenas tais requisitos não é suficiente” não deixa claro qual o requisito deve, de fato, ser cumprido, pois não explicita o que, além dos requisitos da TSO C91, deve ser cumprido. Com base no LAR 91.830(c), proponho que o ELT deva atender à TSO C126.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. Não foi requerido, em (g)(2) que o operador realize o cancelamento do registro, mas apenas que mantenha o registro atualizado. Também não foi acatada a exigência de atender aos requisitos da OTP (TSO) C126, porque isso pode gerar impactos que não foram ainda avaliados e não foi submetido à audiência pública.

Contribuição nº 195
Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e Personal Locator Beacon (PLB) (g) - (2) cada ELT instalado em aeronave brasileira e/ou os PLB citados no parágrafo (a)(5) desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e Personal Locator Beacon (PLB) (g) (2) cada ELT instalado em aeronave brasileira desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e (3) para aeronaves experimentais cabe ao construtor definir o tipo de PLB a ser utilizado e ser responsável pelo seu funcionamento
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Cabe ao construtor da aeronave experimental, declarar a ANAC que existe um rastreador na aeronave. As novas tecnologias como rastreadores via satélite estão disponíveis e são mais adequados aos usos em aviões experimentais. Por isso é importante permitir que em experimentais esses equipamentos sejam utilizados. Exemplos são os rastreadores ADSB-OUT não TSO, os PLBs portáteis via satélite não TSO.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O PLB não é um equipamento custoso e novas tecnologias de rastreamento podem ser incluídas nas aeronaves, testadas, sem a necessidade de dispensar o registro junto ao BRMCC.

Contribuição nº 196
Colaborador: João Carlos Martins de Medeiros
Instituição: AVEX - Grupo Aviação Experimental
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e Personal Locator Beacon (PLB) (g) - (2) cada ELT instalado em aeronave brasileira e/ou os PLB citados no parágrafo (a)(5) desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e Personal Locator Beacon (PLB) (g) (2) cada ELT instalado em aeronave brasileira desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e (3) para aeronaves experimentais cabe ao construtor definir o tipo de PLB a ser utilizado e ser responsável pelo seu funcionamento
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As novas tecnologias, como rastreadores via satélite estão disponíveis e são mais adequados aos testes em aviões experimentais. Por isso é importante permitir que em experimentais esses equipamentos sejam testados.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O PLB não é um equipamento custoso e novas tecnologias de rastreamento podem ser incluídas nas aeronaves, testadas, sem a necessidade de dispensar o registro junto ao BRMCC.

Contribuição nº 197
Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb
Instituição: cidadão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e Personal Locator Beacon (PLB) (g) - (2) cada ELT instalado em aeronave brasileira e/ou os PLB citados no parágrafo (a)(5) desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e/ou Personal Locator Beacon (PLB) (g) (2) cada ELT/PLB instalado em aeronave brasileira desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARSAT; e (3) para aeronaves experimentais cabe ao construtor definir o tipo de PLB a ser utilizado e ser responsável pelo seu funcionamento
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Cabe ao construtor da aeronave experimental, declarar a ANAC que existe um rastreador na aeronave. As novas tecnologias como rastreadores via satélite estão disponíveis e são mais adequados aos usos em aviões experimentais. Por isso é importante permitir que em experimentais esses equipamentos sejam utilizados. Exemplos são os rastreadores ADSB-OUT não OTP (TSO), os PLBs portáteis via satélite não OTP (TSO).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O PLB não é um equipamento custoso e novas tecnologias de rastreamento podem ser incluídas nas aeronaves, testadas, sem a necessidade de dispensar o registro junto ao BRMCC.

Contribuição nº 198
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.209 Luzes da aeronave (a) Entre o pôr do sol e o nascer do sol é vedado: (1) operar uma aeronave, salvo se as luzes de navegação estiverem acesas; (2) estacionar ou rolar uma aeronave dentro, ou perigosamente perto, da área de operações de voo de um aeródromo, salvo se essa aeronave: (i) esteja claramente iluminada; (ii) esteja com as luzes de navegação acesas; ou (iii) esteja em uma área demarcada por luzes de obstrução; e (3) ancorar uma aeronave, salvo se essa aeronave: (i) esteja com as luzes de ancoragem acesas; ou (ii) esteja em uma área onde luzes de ancoragem não sejam requeridas. (b) Uma pessoa somente pode operar uma aeronave para a qual o parágrafo 91.205(c)(3) deste Regulamento requeira que ela seja equipada com um sistema de luzes anticolisão aprovado, cor vermelha aviação ou branca aviação, caso tais luzes estejam acesas. As luzes anticolisão não precisam ser acesas caso o piloto em comando considere que, em função das condições de operação, seria do interesse da segurança que tais luzes devam ser apagadas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.209 Luzes da aeronave (a) Entre o pôr do sol e o nascer do sol é vedado: (1) operar uma aeronave, salvo se as luzes de navegação estiverem acesas; (2) estacionar ou rolar uma aeronave dentro, ou perigosamente perto, da área de operações de voo de um aeródromo, salvo se essa aeronave: (i) estiver claramente iluminada; (ii) estiver com as luzes de navegação acesas; ou (iii) estiver em uma área demarcada por luzes de obstrução; e (3) ancorar uma aeronave, salvo se essa aeronave: (i) estiver com as luzes de ancoragem acesas; ou (ii) estiver em uma área onde luzes de ancoragem não sejam requeridas. (b) Uma pessoa somente pode operar uma aeronave equipada com um sistema de luzes anticolisão aprovado se tais luzes estiverem acesas. No entanto, as luzes anticolisão não precisam ser acesas caso o piloto em comando considere que, em função das condições de operação, seria do interesse da segurança que tais luzes devam ser apagadas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial:

- em (a)(2) e (3), “estiver” no lugar de “esteja”, conforme já alterado na minuta (com relação ao RBHA 91) em (a)(1).
Em (b), foi alinhado o texto ao FAR, onde o requisito é aplicável a todas as aeronaves equipadas com um sistema deluzes anticolisão, independentemente de serem requeridas por 91.205(c)(3). Caso se pretenda manter a aplicabilidade somente àquelas aeronaves para as quais o regulamento requer luzes anticolisão, sugiro incluir, além de 91.205(c)(3), o 91.205(b)(11).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. De fato, em existindo as luzes de anti-colisão, não há razão para que elas não sejam utilizadas.

Contribuição nº 199
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.211 (a) Uma aeronave civil registrada no Brasil somente pode ser operada: (1) em altitudes-pressão de cabine acima de 12.500 pés MSL (Mean Sea Level) até 14.000 pés MSL, inclusive, se a tripulação de voo mínima requerida for provida de e use oxigênio suplementar durante as partes do voo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração; e (2) em altitudes-pressão de cabine acima de 14.000 pés MSL se cada ocupante da aeronave for provido de e use oxigênio suplementar durante todo o tempo de voo nessas altitudes.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.211 (a) Uma aeronave civil registrada no Brasil somente pode ser operada: (1) em altitudes-pressão de cabine acima de 12.500 pés MSL (Mean Sea Level) até 14.000 pés MSL, inclusive, se a tripulação de voo mínima requerida for provida de e usar oxigênio suplementar durante as partes do voo a essas altitudes que tenham mais de 30 minutos de duração; e (2) em altitudes-pressão de cabine acima de 14.000 pés MSL se cada ocupante da aeronave for provido de, e cada tripulante usar, oxigênio suplementar durante todo o tempo de voo nessas altitudes.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto: - em (1) e (2), “usar” em vez de “use”, pois se trata de continuação de “se a tripulação/cada ocupante da aeronave usar” - não é necessário que cada ocupante da aeronave use oxigênio suplementar durante todo o tempo de voo. Os passageiros podem utilizar oxigênio apenas caso sintam necessidade. O importante, em termos de segurança operacional, é garantir que os tripulantes (ou mesmo a tripulação de voo mínima requerida, como consta no FAR e no parágrafo (a)(1)) usem oxigênio suplementar. Uma outra sugestão, alternativa, seria manter alinhamento ao FAR 91.211(a), separando um parágrafo para o requisito destinado à tripulação de voo mínima do outro para o requisito destinado a todos os ocupantes.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. Por razões de harmonização com o Anexo 6 à Convenção de Chicago (<i>Parte II, Attachment 2.A</i> , item 2) e 14 CFR 91.211, bem como RBAC 121, os quais apenas requerem a disponibilização do oxigênio para os passageiros, sem explicitar a obrigatoriedade de uso, a ANAC optou por alterar o texto da alínea 91.211(a)(2) do RBAC 91 conforme a contribuição.

Contribuição nº 200
Colaborador: Mauricio Sidi Algamis
Instituição: Lider Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
No item 91.211 – Oxigênio Suplementar “ (iii) acima do FL100 se quantidade suficiente de suprimento de oxigênio suplementar estiver disponível para uso de cada ocupante da aeronave durante todo o período que a altitude de pressão de cabine exceda 10.000 pés MSL, na eventualidade de ser necessária uma descida por perda de pressurização da cabine; e “
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Esse item impede que helicópteros a jato operem a um nível acima de 10mil pés, uma vez que não há suprimento suficiente de oxigênio aos tripulantes. Sugiro que aja uma exceção para até 12500 no caso dos helicópteros nem que seja em caráter de traslado ou atividades não rotineiras.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Este item reduz ou restringe a operação de helicóptero de grande porte que não estão equipados com oxigênio, sugiro que deixe uma exceção para helicópteros operarem até 12500 sem suprimento de oxigênio, visto que esse nível é menor que o nível de início de hypoxia.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O parágrafo 91.211(b), de onde foi extraído o trecho da minuta a ser alterado, se aplica a aeronaves com cabine pressurizada, excluindo portanto helicópteros.

Contudo, considerando que os demais requisitos da seção 91.211 do RBAC nº 91 utilizam a altitude de 12.500 pés MSL como limiar mínimo para necessidade de oxigênio suplementar, a ANAC optou por harmonizar o valor da altitude-pressão no item 91.211(b)(1)(iii) a este valor, ao invés dos critérios do Anexo 6 à Convenção de Chicago.

Contribuição nº 201

Colaboradores: Antônio Flávio Torres Martins Costa (Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.), Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro (Embraer S.A.)

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

91.213

(b) Os seguintes equipamentos e instrumentos não podem ser incluídos na MEL:
(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente requeridos pelos requisitos de certificação segundo os quais a aeronave foi certificada ou que sejam essenciais para operação segura sob todas as condições de operação;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.213

(b) Os seguintes equipamentos e instrumentos não podem ser incluídos na MEL:
(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente requeridos pelos requisitos de certificação segundo os quais a aeronave foi certificada e que sejam essenciais para operação segura sob todas as condições de operação;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que a exclusão da condição, considerando "ou" no lugar de "e", inviabiliza o uso da MMEL, uma vez que todos os instrumentos e equipamentos são certificados, porém, nem todos são essenciais para a operação segura sob todas as condições de operação. A proposta é utilizar "e", em alinhamento com o requisito da FAA, pois se houver forma de manter a segurança através de equipamento duplicados, funções substitutas ou restrições do voo, a aeronave poderá ser despachada, caso contrário a MMEL é desnecessária.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 202

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.213

(c) Uma pessoa autorizada a utilizar uma MEL emitida segundo a subparte K deste Regulamento ou segundo o RBAC nº 121, 125 ou 135, para uma aeronave específica, pode usar essa MEL em operações conduzidas segundo este Regulamento sem necessidade de aprovação adicional.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.213

(c) Uma pessoa autorizada a utilizar uma MEL emitida segundo a subparte K deste Regulamento ou segundo o RBAC nº 121, 125 ou 135, para uma aeronave específica, deve utilizar essa MEL para atender aos requisitos dessa seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Harmonização com o FAR 91.213(c), que obriga os operadores mencionados a utilizarem a MEL aprovada segundo as regras específicas para atender aos requisitos da seção 91.213. No atual RBHA 91 e na minuta de RBAC 91, o regulamento dava uma opção ao regulado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 203

Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro

Instituição: Embraer S.A.

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

91.213

(d) Exceto para operações conduzidas segundo os parágrafos (a) ou (c) desta seção, uma pessoa pode decolar com uma aeronave, em operações conduzidas segundo este Regulamento, com equipamentos ou instrumentos inoperantes e sem uma MEL aprovada pela ANAC, se:

(1) a operação for conduzida em:

(i) aeronaves de asas rotativas, aviões com motores convencionais, planadores, aeronaves mais leves que o ar, paraquedas motorizados ou aeronaves de controle pendular, para as quais não tenha sido desenvolvida uma Lista Mestre de Equipamentos Mínimos (MMEL); ou

(ii) pequenas aeronaves de asas rotativas, pequenos aviões com motores convencionais, aeronaves categoria primária, planadores ou aeronaves mais leves que o ar para as quais tenha sido desenvolvida uma MMEL;

(2) os instrumentos ou equipamentos inoperantes não forem:

(i) parte dos instrumentos ou equipamentos requeridos para voo VFR diurno pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais a aeronave foi certificada;

(ii) indicados como requeridos na lista de equipamentos da aeronave ou na Lista de Equipamentos para cada Tipo de Operação (Kinds of Operation Equipment List) presente no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM para a operação sendo realizada;

(iii) requeridos pela seção 91.205 ou por qualquer requisito operacional dos RBAC para a espécie de operação conduzida; ou

(iv) requeridos como operativos por uma diretriz de aeronavegabilidade;

(3) os instrumentos e equipamentos inoperantes forem:

(i) removidos da aeronave e for colocado um placar na cabine dos pilotos, assim como registrada a ocorrência no livro de manutenção da aeronave conforme o parágrafo 43.9 do RBAC nº 43; ou

(ii) desativados e rotulados como "inoperante". Se a desativação do instrumento ou equipamento envolver manutenção, ela deve ser realizada e registrada no livro de manutenção da aeronave de acordo com o RBAC nº 43; e

(4) um piloto adequadamente habilitado segundo o RBAC nº 61 ou uma pessoa devidamente qualificada e autorizada a fazer manutenção de aeronave determinar que o instrumento ou equipamento inoperante não constitui risco para a aeronave.

(d)-I Uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes de acordo com o parágrafo (d) desta seção é considerada pela ANAC como estando apropriadamente modificada.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.213

(d) Exceto para operações conduzidas segundo os parágrafos (a) ou (c) desta seção, uma pessoa pode decolar com uma aeronave, em operações conduzidas segundo este Regulamento, com equipamentos ou instrumentos inoperantes e sem uma MEL aprovada pela ANAC, se:

(1) a operação for conduzida em:

(i) aeronaves de asas rotativas, aviões com motores convencionais, planadores, aeronaves mais leves que o ar, paraquedas motorizados ou aeronaves de controle pendular, para as quais não tenha sido desenvolvida uma Lista Mestre de Equipamentos Mínimos (MMEL); ou

(ii) pequenas aeronaves de asas rotativas, pequenos aviões com motores convencionais, aeronaves categoria primária, planadores ou aeronaves mais leves que o ar para as quais tenha sido desenvolvida uma MMEL; e

(2) os instrumentos ou equipamentos inoperantes não forem:

(i) parte dos instrumentos ou equipamentos requeridos para voo VFR diurno pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais a aeronave foi certificada;

(ii) indicados como requeridos na lista de equipamentos da aeronave ou na Lista de Equipamentos para cada Tipo de Operação (Kinds of Operation Equipment List) presente no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM para a operação sendo realizada;

(iii) requeridos pela seção 91.205 ou por qualquer requisito operacional dos RBAC para a espécie de operação conduzida; ou

(iv) requeridos como operativos por uma diretriz de aeronavegabilidade; e

(3) os instrumentos e equipamentos inoperantes forem:

(i) removidos da aeronave e for colocado um placar na cabine dos pilotos, assim como registrada a ocorrência no livro de manutenção da aeronave conforme o parágrafo 43.9 do RBAC nº 43; ou

(ii) desativados e rotulados como "inoperante". Se a desativação do instrumento ou equipamento envolver manutenção, ela deve ser realizada e registrada no livro de manutenção da aeronave de acordo com o RBAC nº 43; e

(4) um piloto adequadamente habilitado segundo o RBAC nº 61 ou uma pessoa devidamente qualificada e autorizada a fazer manutenção de aeronave determinar que o instrumento ou equipamento inoperante não constitui risco para a aeronave.

(d)-I Uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes de acordo com o parágrafo (d) desta seção é considerada pela ANAC como estando apropriadamente modificada.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que a falta do "e" entre as condições (1), (2), (3) e (4) pode gerar dúvida na interpretação. A inclusão, em alinhamento com a FAA, torna o texto mais claro.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A conjunção ou disjunção é sempre inserida no penúltimo item da lista e vale para toda a lista. Não há prejuízo de interpretação no não acatamento da contribuição.

Contribuição nº 204

Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Marcus Vinicius Soldera Grandó (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)

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

91.215 Transponder e transmissor automático de altitude

(a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBAC nº 121 ou 135, o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da OTP (TSO) C112 (Mode S).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.215 Transponder e transmissor automático de altitude

(f) Aeronaves experimentais poderão utilizar transponders não TSO, desde que estejam com certificado de aferição bianual aprovado pelo construtor da aeronave e/ou por mecânico de manutenção aeronáutica, ou engenheiro aeronáutico,

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A qualificação TSO apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto. Portanto, para os experimentais deve apenas ser exigido que o equipamento tenha aferição bianual aprovada pelo construtor da aeronave ou por MMA ou engenheiro aeronáutico.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

É necessária qualificação mínima para equipamentos que irão interagir com outras aeronaves, estações de solo ou utilizados na comunicação, para todas as categorias de aeronaves. É desconhecida a existência de *transponders* que não atendam a alguma TSO.

Contribuição nº 205

Colaborador: Sergio Augusto Martins Leite

Instituição: AVEX - Grupo Aviação Experimental

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

91.215 Transponder e transmissor automático de altitude

(a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBAC nº 121 ou 135, o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da OTP (TSO) C112 (Mode S).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.215 Transponder e transmissor automático de altitude

(f) Aeronaves experimentais poderão utilizar transponders não TSO, desde que estejam com certificado de aferição bianual aprovado pelo construtor da aeronave e/ou por mecânico de manutenção aeronáutica, ou engenheiro aeronáutico

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A qualificação OTP/TSO apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto. Não se justifica a exigência de certificação TSO para aeronaves experimentais, já que necessariamente são objetos de experimentação e desenvolvimento de novas tecnologias. Isso tolheria desnecessariamente a construção de aeronaves experimentais. Bastaria exigir que cada equipamento desse tivesse aferição bianual certificada pelo construtor da aeronave ou por oficina credenciada de manutenção ou por engenheiro aeronáutico

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

É necessária qualificação mínima para equipamentos que irão interagir com outras aeronaves, estações de solo ou utilizados na comunicação, para todas as categorias de aeronaves. É desconhecida a existência de *transponders* que não atendam a alguma TSO.

Contribuição nº 206

Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb

Instituição: cidadão

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

91.215 Transponder e transmissor automático de altitude (a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBAC nº 121 ou 135, o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da OTP (TSO) C112 (Mode S).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.215 Transponder e transmissor automático de altitude (f) Aeronaves experimentais poderão utilizar transponders não OTP (TSO), desde que estejam com certificado de aferição bianual aprovado pelo construtor da aeronave e/ou por mecânico de manutenção aeronáutica, ou engenheiro aeronáutico,
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A qualificação OTP (TSO) apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto. Portanto, para os experimentais deve apenas ser exigido que o equipamento tenha aferição bianual aprovada pelo construtor da aeronave ou por MMA ou engenheiro aeronáutico.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. É necessária qualificação mínima para equipamentos que irão interagir com outras aeronaves, estações de solo ou utilizados na comunicação, para todas as categorias de aeronaves. É desconhecida a existência de <i>transponders</i> que não atendam a alguma TSO.

Contribuição nº 207
Colaborador: Francisco Cherutti Galindo
Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.215 Transponder e transmissor automático de altitude (a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBAC nº 121 ou 135, o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da OTP (TSO) C112 (Mode S). (e) Aeronaves que não sejam de tipo originalmente certificadas com um sistema elétrico acionado por motor (ou que não tenha sido subsequentemente certificada com tal sistema instalado), balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC e/ou de acordo com regras específicas do DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.215 Transponder e transmissor automático de altitude (a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBAC nº 121 ou 135, o equipamento transponder ATC instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da OTP (TSO) C112 (Mode S), ou ainda equipamento de transponder ATC Mode A com informações de altimetria fora das classes OTP (TSO) C74c e OTP (TSO) C112, com laudo de aferição para aeronaves engajadas em atividades de recreio ou esporte, aeronaves experimentais e categoria ALE . (e) Aeronaves que não sejam de tipo originalmente certificadas com um sistema elétrico acionado por motor (ou que não tenha sido subsequentemente certificada com tal sistema instalado), balões, planadores, ultraleves ou aeronaves experimentais de pequeno porte , podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC e/ou de acordo com regras específicas do DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não vejo necessidade de utilização de equipamentos TSO em aeronaves de baixa complexidade desde que aprovados pela ANATEL nas questões relacionadas a potencia e frequência de transmissão. Equipamentos de transponder para aeronaves que voam fora de áreas controladas não tem nenhuma função.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. É necessária qualificação mínima para equipamentos que irão interagir com outras aeronaves, estações de solo ou utilizados na comunicação, para todas as categorias de aeronaves. É desconhecida a existência de <i>transponders</i> que não atendam a alguma TSO. O parágrafo (e) foi removido da seção, por ser de competência do DECEA.

Contribuição nº 208
Colaboradores: Flávio Macêdo da Silva (APUB – Associação dos Pilotos de Ultraleves de Brasília), Arnaldo Pessina (piloto de recreio), Carlos Alberto Benevides, Ernani Pautasso Nunes Junior, Ricardo Augusto Dantas (Fly Village Associação Aerodesportiva), Juliano Maia Lopes, José Santiago de Paulo (ABUL), Michele Ronchi (ABUL), Mario Antonio Conceição, Ricardo Cavallari (ABUL, ABRAEX, ABRAACE), Sergio Carlos Ricardo Bindel (pessoa física), Jose Claudino Ramos Sobrinho (APUB DF), Joris Van de Putte (pessoa física), Waldeney Daguano, Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos (Associação União das Asas-AUASAS), José Jânio de Siqueira (ABUL), Tiago Thoma Martins de Paula (piloto privado), Márcio Gusmão, José Luiz Macedo Faraco (APUB-DF), Paulo

Abdala Noel, Marcelo Câmara de Rezende, Denis Mori (Abraex), Gustavo Cardassi (ABUL), Gilberto Costa (Acal), Cassio Arthur Pagliarini, Enio Antonio Vitalli (Vida Technology Industria de Maquinas Especiais Ltda.), André Gustavo de Figueiredo Melo, Oscar José da Silva, Armindo Edmundo Albino Hueb, Luiz Claudio Gonçalves (Flyer indústria aeronáutica Ltda.), Alexandre Duarte Lichti, Jean Mikellides, Ademar M Galvão Filho (ABUL), Bruno Rosa de Almeida (ABUL), Jorge Dantas (ABUL).

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

Parágrafo 91.215 – Transponder e Transmissor Automático de Altitude

(...)

(b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d) e (e) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Parágrafo 91.215 – Transponder e Transmissor Automático de Altitude

(...)

(b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d), (e) e (f) desta seção.

(...)

(f) Aeronaves voltadas ao aerodesporto e Aeronaves Leves Esportivas, ultraleves e experimentais podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado, desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC e/ou de acordo com regras específicas do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Muitas destas aeronaves operam exclusivamente em pistas e espaços aéreos fora de áreas controladas e são utilizadas apenas em voos locais para aerodesporto e lazer, não interferindo nos espaços aéreos controlados, o que torna o uso do transponder totalmente dispensável. Ademais, nas aeronaves mais simples dessas categorias, o custo do transponder torna proibitivo o seu uso, podendo inviabilizar a continuidade da operação dessas aeronaves.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

Foi incluído no início do parágrafo (b) “Quando o tipo de operação e/ou o espaço aéreo requerer”, que já abrange as situações mencionadas na contribuição.

Contribuição nº 209

Colaboradores: Cesar Augustus Mazzoni, Gustavo Andreoni Vieira d’Almeida, Carlos Werner Dierkes, Jorge Ferreira, Armando Petinelli Neto

Instituição: Aeroclube de Tatuí

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

Parágrafo 91.215 – Transponder e Transmissor Automático de Altitude

(...)

(b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d) e (e) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Parágrafo 91.215 – Transponder e Transmissor Automático de Altitude

(...)

(b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d), (e) e (f) desta seção.

(...)

(f) Aeronaves voltadas ao aerodesporto, planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas e experimentais podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado, desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC e/ou de acordo com regras específicas do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Muitas destas aeronaves operam exclusivamente em pistas e espaços aéreos fora de áreas controladas e são utilizadas apenas em voos locais para aerodesporto e lazer, não interferindo nos espaços aéreos controlados, o que torna o uso do transponder totalmente dispensável. Ademais, nas aeronaves mais simples dessas categorias, o custo do transponder torna proibitivo o seu uso, podendo inviabilizar a continuidade da operação dessas aeronaves.

Além disso, há muitas aeronaves que foram homologadas sem um sistema elétrico, onde a instalação do transponder alterará a homologação da mesma, criando um problema reflexo sério.

Por outro lado, temos o caso dos planadores que não possuem sistema elétrico, tornando impossível a instalação de transponder.

É princípio geral de direito que ninguém é obrigado a fazer o impossível. Portanto, as aeronaves voltadas ao aerodesporto, planadores, aeronaves leves esportivas, ultraleves, rebocadores de planadores, aeronaves de acrobacia, aeronaves lançadoras de paraquedistas e experimentais deverão ser excluídas da obrigatoriedade da instalação de transponder.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

Foi incluído no início do parágrafo (b) “Quando o tipo de operação e/ou o espaço aéreo requerer”, que já abrange as situações mencionadas na contribuição.

Contribuição nº 210

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.215

(b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d) e (e) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Manter o texto atual do RBHA 91.215(b), que exige o transponder apenas para os espaços aéreos específicos onde sua operação se faz necessária para o controle do espaço aéreo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Exigir o uso de transponder para todas as aeronaves parece uma boa medida, em prol da segurança, entretanto entendemos que também pode criar um ônus desnecessário ao operador que utiliza exclusivamente determinadas classes de espaço aéreo, nas quais por suas próprias características e tipo de serviço prestado pelos órgãos de controle, não haverá reversão do investimento realizado em benefício à navegação e segurança daquele operador e das outras aeronaves.

Por considerar estas nuances que consideramos o texto anterior mais adequado. Reconhecemos todavia, que o melhor órgão a arbitrar sobre esta questão seja o DECEA.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

Foi incluído no início do parágrafo (b) “Quando o tipo de operação e/ou o espaço aéreo requerer”, que já abrange as situações mencionadas na contribuição.

Contribuição nº 211

Colaboradores: Angelo Vicentini Loliola (Grupo Aviação Experimental), Thatiane Favero (Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda)

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

Parágrafo 91.215 – Transponder e Transmissor Automático de Altitude

(b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d), (e) e (f) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) Qualquer aeronave operando em **espaços aéreos controlados** deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d), (e) e (f) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A exemplo do que estabelece o PART 91 parágrafo 91.215 da FAA, a exigência do transponder é somente para espaços aéreos controlados. De acordo também com o DECEA, na Circular de Controle do Espaço Aéreo (CIRCEA 100-67) que dispõe sobre “Voo de Aeronaves sem Transponder no Brasil, em seu parágrafo 2.1 a exigência de transponder é somente para espaços aéreos controlados. Muitas destas aeronaves operam em pistas fora de áreas controladas e são utilizadas apenas em vôos locais para aerodesporto e lazer.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

Foi incluído no início do parágrafo (b) “Quando o tipo de operação e/ou o espaço aéreo requerer”, que já abrange as situações mencionadas na contribuição.

Contribuição nº 212
Colaborador: Edimar de Araujo Filho
Instituição: APUB/ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Parágrafo 91.215 – Transponder e Transmissor Automático de Altitude (...) (b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d) e (e) desta seção.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Parágrafo 91.215 – Transponder e Transmissor Automático de Altitude (...) (b) Qualquer aeronave operando no espaço aéreo brasileiro deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO) mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d), (e) e (f) desta seção. (...) (f) Aeronaves voltadas ao aerodesporto (Planadores inclusive) e Aeronaves Leves Esportivas, ultraleves e experimentais podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado, desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC e/ou de acordo com regras específicas do DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Muitas destas aeronaves operam exclusivamente em pistas e espaços aéreos fora de áreas controladas e são utilizadas apenas em voos locais para aerodesporto e lazer, não interferindo nos espaços aéreos controlados, o que torna o uso do transponder totalmente dispensável. Ademais, nas aeronaves mais simples dessas categorias, o custo do transponder torna proibitivo o seu uso, podendo inviabilizar a continuidade da operação dessas aeronaves. <i>Neste caso estamos falando de pequenas aeronaves e planadores muito leves <350Kg, usadas em espaço não controlado.</i>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma. Foi incluído no início do parágrafo (b) “Quando o tipo de operação e/ou o espaço aéreo requerer”, que já abrange as situações mencionadas na contribuição.

Contribuição nº 213
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.215 (e) Aeronaves que não sejam de tipo originalmente certificadas com um sistema elétrico acionado por motor (ou que não tenha sido subsequentemente certificada com tal sistema instalado), balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC e/ou de acordo com regras específicas do DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.215 (e) Aeronaves que não sejam de tipo originalmente certificadas com um sistema elétrico acionado por motor (ou que não tenha sido subsequentemente certificada com tal sistema instalado), balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC e de acordo com regras específicas do DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - o uso de “e/ou” não deixa claro o requisito, pois não se determina quando devem ser cumpridas as duas condições (“dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA em coordenação com a ANAC” e “de acordo com regras específicas do DECEA”) e quando basta cumprir uma das condições. Proponho utilizar apenas o “e”, de forma a deixar claro que ambas as condições devem ser cumpridas, sempre, e que uma condição não é alternativa à outra.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O requisito foi excluído do texto, por ser de competência do DECEA, e não está claro qual seria o papel da ANAC nessa coordenação, visto que o requisito refere-se ao uso do espaço aéreo. Caso o DECEA entenda por bem ter algum tipo de coordenação com a ANAC, ele poderá fazê-lo a qualquer tempo sem que haja previsão expressa no regulamento.

Contribuição nº 214	
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral	
Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.217	(a) Somente é permitido operar um transmissor automático de altitude associado com um transponder: (1) se o órgão de ATC não tiver requerido a desativação do sistema; (2) se, como instalado, o equipamento tiver sido testado e calibrado para transmitir altitudes dentro da variação de 125 pés (com uma probabilidade de acerto de 95%) em relação às altitudes lidas no altímetro normalmente utilizado para manter o nível de voo, ajustado para 1013,2 hPa, desde o nível do mar até a máxima altitude de operação aprovada para a aeronave; ou (3) se os altímetros e conversores analógico-digitais do equipamento atenderem aos padrões das OTP (TSO) C10b e OTP (TSO) C88, respectivamente.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.217	(a) Somente é permitido operar um transmissor automático de altitude associado com um transponder: (1) se o órgão de ATC não tiver requerido a desativação do sistema; (2) se, como instalado, o equipamento tiver sido testado e calibrado para transmitir altitudes dentro da variação de 125 pés (com uma probabilidade de acerto de 95%) em relação às altitudes lidas no altímetro normalmente utilizado para manter o nível de voo, ajustado para 1013,2 hPa, desde o nível do mar até a máxima altitude de operação aprovada para a aeronave; e (3) se os altímetros e conversores analógico-digitais do equipamento atenderem aos padrões das OTP (TSO) C10b e OTP (TSO) C88, respectivamente.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
A alteração da estrutura do texto da minuta, com relação ao RBHA 91, exige que se altere o elemento de conexão da lista de “ou” para “e”, pois é requerido que todas as condições sejam satisfeitas para que se permita a operação. No texto da minuta, caso os altímetros e conversores atendesse aos padrões OTP mencionados, a operação seria permitida, mesmo que os outros subparágrafos não fossem cumpridos (por exemplo, se o órgão ATC tivesse requerido a desativação do sistema), pois o “ou” permite que apenas um item da lista, se verdadeiro, prevaleça.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada conforme proposta. De fato, a mudança da estrutura do texto para a forma de redação direta exige que se altere a disjunção para uma conjunção.	

Contribuição nº 215	
Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Armino Edmundo Albino Hueb, Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Marcus Vinícius Soldera Grando (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.217	Correspondência de informações entre o transmissor automático de altitude e o sistema de referência de altitude do piloto (altímetro) (a) Somente é permitido operar um transmissor automático de altitude associado com um transponder: (3) se os altímetros e conversores analógico-digitais do equipamento atenderem aos padrões das OTP (TSO) C10b e OTP (TSO) C88, respectivamente.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.217	Correspondência de informações entre o transmissor automático de altitude e o sistema de referência de altitude do piloto (altímetro) (4) Para aeronaves experimentais é necessário que o transponder tenha um certificado bianual de aferição, emitido pelo construtor ou por MMA, ou engenheiro aeronáutico ou engenheiro mecânico. Não sendo obrigatório a sua qualificação TSO.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
A qualificação TSO apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto. Um construtor aeronáutico, mecânico MMA ou engenheiro aeronáutico ou ainda engenheiro mecânico certificado para tal pode perfeitamente fazer a calibração do instrumento, sendo assim responsável pelo seu funcionamento.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada. A qualificação OTP/TSO indica que o projeto daquele equipamento satisfaz todas as especificações de desempenho requeridas para aquele equipamento necessárias para garantir a sua correta integração com outras aeronaves e infraestrutura de gerenciamento de	

tráfego aéreo. Além disso, após a instalação do equipamento na aeronave, o equipamento deve ser testado e calibrado conforme requerido pelo parágrafo RBAC 91.217(a)(3).

Contribuição nº 216
Colaborador: Sergio Augusto Martins Leite
Instituição: AVEX - Grupo Aviação Experimental
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.217 Correspondência de informações entre o transmissor automático de altitude e o sistema de referência de altitude do piloto (altímetro) (a) Somente é permitido operar um transmissor automático de altitude associado com um transponder: (3) se os altímetros e conversores analógico-digitais do equipamento atenderem aos padrões das OTP (TSO) C10b e OTP (TSO) C88, respectivamente.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.217 Correspondência de informações entre o transmissor automático de altitude e o sistema de referência de altitude do piloto (altímetro) (4) Para aeronaves experimentais é necessário que o transponder tenha um certificado bianual de aferição, emitido pelo construtor ou por MMA, ou engenheiro aeronáutico ou engenheiro mecânico. Não sendo obrigatório a sua qualificação TSO.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A qualificação OTP/TSO apenas indica o processo construtivo do equipamento. Não garante seu funcionamento correto. Não se justifica a exigência de certificação TSO para aeronaves experimentais, já que necessariamente são objetos de experimentação e desenvolvimento de novas tecnologias. Isso tolheria desnecessariamente a construção de aeronaves experimentais. Bastaria exigir que cada equipamento tivesse aferição bianual certificada pelo construtor da aeronave ou por oficina credenciada de manutenção ou por engenheiro aeronáutico
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Trata-se de uma regra operacional, presente no RBHA 91, que influencia a segurança de outras aeronaves, e não apenas a aeronave experimental. Dessa forma, o atendimento aos padrões OTP são necessários. Caso a aeronave experimental não possua, apenas não poderá operar o transmissor automático de altitude associado ao transponder.

Contribuição nº 217
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.219 (b)(5) aceitar ajustes de pressão barométrica, se o sistema ou dispositivo operar em função dessa pressão. No entanto, para operações abaixo de 3.000 pés acima do nível do solo (AGL), o sistema ou dispositivo pode fornecer apenas um sinal, visual ou sonoro, para cumprir este parágrafo. Pode ser usado um rádio altímetro para prover esse sinal na determinação da altitude/altura de decisão (DA/DH) ou da altitude mínima de descida (MDA) em procedimentos de aproximação por instrumentos, se o operador tiver um procedimento aprovado para sua utilização.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.219 (b)(5) aceitar ajustes de pressão barométrica, se o sistema ou dispositivo operar em função dessa pressão. No entanto, para operações abaixo de 3.000 pés acima do nível do solo (AGL), o sistema ou dispositivo pode fornecer apenas um sinal, visual ou sonoro, para cumprir este parágrafo. Pode ser usado um rádio altímetro para prover esse sinal na determinação da altitude/altura de decisão (DA/DH) ou da altitude mínima de descida (MDA) em procedimentos de aproximação por instrumentos, se o operador tiver um procedimento aprovado para sua utilização.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção editorial: - "altitude"
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 218
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

91.219 (d) O parágrafo (a) desta seção não se aplica à operação de um avião que tenha um certificado de autorização de voo ou a operações de um avião com os seguintes propósitos: (1) trasladar de um avião recentemente adquirido do local onde ele foi comprado para o local onde o dispositivo ou sistema será instalado; (2) continuar um voo como originalmente planejado, se o dispositivo ou sistema tornar-se inoperante após o avião ter decolado. No entanto, o avião não pode decolar de um local onde o reparo ou substituição possa ser feito;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.219 (d) O parágrafo (a) desta seção não se aplica à operação de um avião que tenha um certificado de autorização de voo experimental ou a operações de um avião com os seguintes propósitos: (1) trasladar um avião recentemente adquirido do local onde ele foi comprado para o local onde o dispositivo ou sistema será instalado; (2) continuar um voo como originalmente planejado, se o dispositivo ou sistema se tornar inoperante após o avião ter decolado;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - inclusão de “experimental” em “certificado de autorização de voo”, em alinhamento ao RBAC 21. - “trasladar um avião” no lugar de “trasladar de um avião” - uso de próclise em “se tornar” pois o “se” (condicional) atrai a partícula “se” Em (d)(2), o texto atual (e o constante na minuta) apresenta um problema. Sua primeira frase dá a entender que apenas seria permitido continuar um voo durante o qual o equipamento se tornou inoperante. Uma vez encerrado o voo, após o primeiro pouso, esta frase não permitiria uma nova decolagem. Já a segunda frase já afirma que não é permitido decolar de um local onde o reparo possa ser feito, dando a entender que seria permitido decolar de outros locais (onde o reparo não possa ser feito). Dado esse cenário, vejo duas soluções possíveis: - retirar a segunda frase. Assim, o parágrafo (d)(2) permitiria a continuação do voo, até o próximo pouso. Caso o reparo não possa ser feito neste local, o parágrafo (d)(3) permitiria o traslado do avião até o local onde o reparo possa ser feito. Estes voos, por serem de traslado, não poderiam ser aproveitados (comercial ou privadamente). Essa foi a solução sugerida acima. - adaptar a primeira frase de modo a permitir a continuação não só do voo em que o equipamento se tornou inoperante, mas da série de voos que estava programada. Uma dificuldade, nesse caso, seria limitar a extensão dessa série de voos, pois o único limite regulamentar seria a proibição de decolar de um local em que o reparo possa ser feito. Porém, se o operador se mantiver operando apenas em locais em que o reparo não puder ser feito, não haveria outra limitação à série de voos (uma exceção seria os operadores com MEL aprovada). Caso se adote essa linha, uma alternativa de texto seria: “(2) continuar um voo (ou uma série de voos) como originalmente planejado, se o dispositivo ou sistema se tornar inoperante após o avião ter decolado. No entanto, o avião não pode decolar de um local onde o reparo ou substituição possa ser feito;”
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 219
Colaborador: Carlos Eduardo Lopes de Almeida
Instituição: Cidadão Brasileiro
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.221 Sistema embarcado de prevenção de colisões (Airborne collision avoidance system - ACAS) (...) (f) A partir de 1 ano após a publicação deste Regulamento, todas as novas instalações de ACAS devem monitorar a própria taxa vertical da aeronave a fim de verificar conformidade com os sensores de RA (<i>Resolution Advisory</i>). Quando uma não-conformidade for detectada, o ACAS deve parar de assumir a conformidade e deve assumir a taxa vertical observada. O sistema TCAS II, tipo 7.0 ou anterior, não é capaz de cumprir com este requisito. O sistema TCAS II, tipo 7.1 ou posterior, é capaz de atender este requisito.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
... (f) A partir de 1 ano após a publicação deste Regulamento, todas as novas instalações de ACAS devem monitorar a própria taxa vertical da aeronave a fim de verificar conformidade com os sensores de RA (<i>Resolution Advisory</i>). Quando uma não conformidade for detectada, o ACAS deve parar de assumir a conformidade e deve assumir a taxa vertical observada. O sistema TCAS II, tipo 7.0 ou anterior, não é capaz de cumprir com este requisito. O sistema TCAS II, tipo 7.1 ou posterior, é capaz de atender este requisito. O ACAS deve ter o software na versão 7.1 ou posterior.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O texto não parece exigir do operador que a aeronave esteja equipada com ACAS e software versão 7.1 ou posterior. Sugere-se que o RBAC seja claro, informando claramente que deve ter instalado na aeronave um ACAS com software versão 7.1 ou superior.

Não encontrei no Anexo 10 menção à versão do software, assim não posso contribuir muito para sugestão de novo texto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O requisito, contudo, foi alterado para fazer menção à OTP (TSO) C-119c (versão 7.1).

Contribuição nº 220

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.221

(f) A partir de **1 ano após a publicação deste Regulamento**, todas as novas instalações de ACAS devem monitorar a própria taxa vertical da aeronave a fim de verificar conformidade com os sensores de RA (Resolution Advisory). Quando uma não-conformidade for detectada, o ACAS deve parar de assumir a conformidade e deve assumir a taxa vertical observada. O sistema TCAS II, tipo 7.0 ou anterior, não é capaz de cumprir com este requisito. O sistema TCAS II, tipo 7.1 ou posterior, é capaz de atender este requisito.

(g) A partir de **2 anos após publicação deste Regulamento**, aviões com motores a turbina que não se enquadram nos critérios dos parágrafos (d) e (e) desta seção e que tenham peso máximo de decolagem acima de 5.700kg devem ser equipados com um sistema ACAS que cumpra com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.

(h) A partir de **3 anos após a publicação deste Regulamento**, todos os sistemas ACAS instalados devem cumprir com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.

91.613

(b) (1) no caso de aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005 quando, a partir de um ano a partir da data de publicação deste Regulamento, um isolamento termo-acústico for instalado na fuselagem em substituição ao existente, este isolamento deve atender aos requisitos de propagação de chamadas da seção 25.856 do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 2 de setembro de 2003, caso esse isolamento:

91.1505

(a) Somente é permitido operar um Airbus modelo A-300 (excluindo as séries -600), British Aerospace modelo BAC 1-11, Boeing modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, McDonnell Douglas modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, Fokker modelo F28, ou Lockheed modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de publicação deste Regulamento, o que ocorrer mais tarde, se já tiverem sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de inspeção aprovado pela ANAC:

91.1507

(c) Após 1 ano da data de publicação deste Regulamento, somente será permitido operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção se o programa de inspeção para aquele avião tiver sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis aos sistemas de tanques de combustível.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.221

(f) A partir de **1 ano após a publicação deste Regulamento**, todas as novas instalações de ACAS devem monitorar a própria taxa vertical da aeronave a fim de verificar conformidade com os sensores de RA (Resolution Advisory). Quando uma não-conformidade for detectada, o ACAS deve parar de assumir a conformidade e deve assumir a taxa vertical observada. O sistema TCAS II, tipo 7.0 ou anterior, não é capaz de cumprir com este requisito. O sistema TCAS II, tipo 7.1 ou posterior, é capaz de atender este requisito.

(g) A partir de **2 anos após publicação deste Regulamento**, aviões com motores a turbina que não se enquadram nos critérios dos parágrafos (d) e (e) desta seção e que tenham peso máximo de decolagem acima de 5.700kg devem ser equipados com um sistema ACAS que cumpra com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.

(h) A partir de **3 anos após a publicação deste Regulamento**, todos os sistemas ACAS instalados devem cumprir com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.

91.613

(b) (1) no caso de aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005 quando, a partir de **um ano a partir da data de publicação deste Regulamento**, um isolamento termo-acústico for instalado na fuselagem em substituição ao existente, este isolamento deve atender aos requisitos de propagação de chamadas da seção 25.856 do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 2 de setembro de 2003, caso esse isolamento:

91.1505

(a) Somente é permitido operar um Airbus modelo A-300 (excluindo as séries -600), British Aerospace modelo BAC 1-11, Boeing modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, McDonnell Douglas modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, Fokker modelo F28, ou Lockheed

modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de publicação deste Regulamento, o que ocorrer mais tarde, se já tiverem sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de inspeção aprovado pela ANAC:

91.1507

(c) Após 1 ano da data de publicação deste Regulamento, somente será permitido operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção se o programa de inspeção para aquele avião tiver sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis aos sistemas de tanques de combustível.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O regulamento possui, além das disposições transitórias na subparte P, outras disposições que dependem da data de publicação do regulamento especificadas nas próprias seções. Apenas no caso de 91.221 e de 91.2001, o texto está com fundo amarelo, o que me parece uma indicar que o texto será substituído por uma data específica quando o regulamento for publicado. Nas outras seções, isso não acontece. Sugiro que, em todas as seções, o texto seja substituído pela data específica, pois isso facilita a leitura, especialmente quando é publicada emenda ao regulamento (quando alguns podem interpretar que se trata de “nova publicação do regulamento” e, nessa interpretação, o prazo se reiniciaria – o que não é o objetivo).

Ainda, considerando que, por 91.2001, todas as seções do regulamento que apresentem exigências adicionais ao RBHA 91 só deverão ser cumpridos pelos regulados a partir de 1 ano após o regulamento, sugiro avaliar se é necessário especificar também esse mesmo prazo em outras seções, como em 91.1507, pois não vejo razão para que esse prazo de 1 ano seja especificado em algumas seções e não seja em outros requisitos que, a rigor, só poderão de fato ser cobrados dos regulados no mesmo prazo de 1 ano. Entendo que, ao adotar soluções diferentes, o regulamento sinalizaria que se trata de situações diferentes. Caso seja a mesma situação, como penso, entendo que todos os requisitos que estabelecem exigências adicionais deveriam ser tratados da mesma forma.

Nesse caso, as seções que mencionam “um ano após a data de publicação do regulamento”, não precisariam conter nem esse texto nem a data específica (supondo que todas essas seções impõem exigências adicionais ao RBAH 91).

Essa discussão é mais aprofundada na proposta que discute a seção 91.2001.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

A ANAC entende que todas as transições explicitamente identificadas atendem às necessidades regulatórias, e que se o restante do regulamento entrasse em vigor imediatamente após a publicação, o mercado seria capaz de absorvê-lo. No entanto, a ANAC admite também, devido à extensão do RBAC, que alguma transição necessária pode não ter sido adequadamente considerada, donde que propôs o parágrafo 91.2001(a)(4), de modo a permitir a entrada em vigor do RBAC 91 sem, contudo, exigir adequação imediata.

No entanto, ao autor da contribuição assiste razão ao afirmar que os requisitos aplicáveis que serão objeto da transição devem estar claros para o regulado.

Primeiramente, todos os dispositivos de transição, que estavam dentro do regulamento e na seção 91.2001 foram transferidos para a Resolução que aprovou o RBAC 91. A seção 91.2001 foi excluída e o texto definitivo do RBAC 91 não mais menciona transições.

O antigo parágrafo 91.2001(a)(4) foi transcrito para o art. 11 e incisos, onde o requisito foi alterado de modo a não prever mais a transição para os casos incertos, mas para dar discricão às superintendências para conceder desvios ao novo RBAC, sem necessidade de realizar os procedimentos do RBAC 11, apenas no primeiro ano, desde que as condicionantes sejam requisitos do antigo RBHA 91, caso surjam casos omissos não previstos nas transições explicitadas, o que deve dar celeridade às concessões dos desvios nesse período.

Os outros dispositivos que preveem transição foram transcritos para a Resolução, sem mudança no seu teor técnico, com exceção da transição da seção 91.215, que foi alterada para apenas o parágrafo 91.215(a), visto que os demais não representavam aumento de exigência para os regulados. Os requisitos do antigo RBHA 91 que se referem a essas transições foram transcritos para a Resolução, como requisitos alternativos ao RBAC 91, de modo a não requerer que o regulado cumpra uma norma já revogada (o RBHA 91).

Por fim, no último artigo, foi estipulado que o novo Regulamento entre em vigor 60 dias após a sua publicação, de modo que todos os regulados possam tomar dele ciência, e se prepararem para atendê-lo, em especial quanto aos requisitos de documentação a bordo das aeronaves.

As datas expostas nos parágrafos 91.613(b)(1) e 91.1505(a) foram redigidas no próprio regulamento, visto que serão critério de conformidade para instalações existentes ou operações realizadas (no caso de fiscalização). No caso específico do parágrafo 91.1505(a), apesar de parecer requisito novo em relação ao RBHA 91, trata-se do mesmo requisito do antigo parágrafo 91.410(a), que consta data de entrada em vigor até “25 de maio de 2004 ou o que ocorrer mais cedo”. Sendo assim, não há justificativa técnica para o estabelecimento de uma data futura de cumprimento de um requisito que já deveria estar sendo cumprido desde 2004 e a data foi restabelecida no texto.

Algumas outras seções também foram incluídas na transição de 1 ano, por já ser conhecido que necessitarão de transição, sem que seja necessário que requeiram os desvios acima mencionados. São elas: a seção 91.231, que passa a se aplicar a todas as aeronaves, e não apenas àquelas da subparte F. Então estas foram incluídas na transição de 1 ano na Resolução.

Referir-se também à análise da contribuição nº 530 deste Relatório.

Contribuição nº 221	
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral	
Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.221	(g) A partir de 2 anos após publicação deste Regulamento, aviões com motores a turbina que não se enquadram nos critérios dos parágrafos (d) e (e) desta seção e que tenham peso máximo de decolagem acima de 5.700kg devem ser equipados com um sistema ACAS que cumpra com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.221	(g) A partir de 2 anos após publicação deste Regulamento, aviões com motores a turbina com peso máximo de decolagem acima de 5.700kg devem ser equipados com um sistema ACAS que cumpra com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Com o texto proposto na minuta, algumas aeronaves menores passariam a requerer TCAS II tipo 7.1 antes de aeronaves maiores – o que, entendo, não faria sentido em termos de regulação.	
Na minuta, mantendo-se os parágrafos 91.221(d) e (e) do RBHA 91, alguns aviões com mais de 19 ou mais de 30 assentos devem possuir TCAS II tipo 7.0. Esses aviões apenas passariam a ter o TCAS II tipo 7.1 a partir de 3 anos após a publicação do regulamento, pois são excluídos da aplicabilidade de 91.221(g). Por outro lado, aviões menores, com menos de 19 assentos para passageiros – se tiverem mais que 5700 kg de PMD –, já seriam obrigados a ter o TCAS II tipo 7.1 a partir de 2 anos da publicação do regulamento.	
Entendo que não haveria razão para requerer a atualização do TCAS para essas aeronaves, antes das aeronaves listadas nos parágrafos (d) e (e) e, portanto, proponho retirar o trecho “que não se enquadram nos critérios dos parágrafos (d) e (e) desta seção”.	
Observo ainda que o requisito é mais restritivo do que o constante no Anexo 6 Parte II (atualmente, uma recomendação no item 3.6.9.3; embora o quadro comparativo cite o item 3.6.10.3), pois a minuta do RBAC 91 não limita a aplicabilidade aos aviões com CA emitido após 01/01/2008.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada. A transição tem como objetivo principal conciliar a capacidade da ANAC em certificar as aeronaves com a quantidade de aeronaves que precisarão se adequar do que em uma falta de capacidade do regulado em cumprir a regra. Desse modo, a regra de transição foi mantida, mas alterada para a Resolução, conforme análise da contribuição nº 220 deste Relatório. O requisito também foi alterado para se harmonizar somente ao <i>standard</i> do Anexo 6 Parte II, e as <i>recommendations</i> serão deixadas para avaliação em um momento posterior.	

Contribuição nº 222	
Colaborador: Mauricio Sidi Algamis	
Instituição: Lider Aviação	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
No item 91.221 Sistema embarcado de prevenção de colisões (<i>Airborne collision avoidance system - ACAS</i>)	
“	
(g) A partir de 2 anos após publicação deste Regulamento, aviões com motores a turbina que não se enquadram nos critérios dos parágrafos (d) e (e) desta seção e que tenham peso máximo de decolagem acima de 5.700kg devem ser equipados com um sistema ACAS que cumpra com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção.	
(h) A partir de 3 anos após a publicação deste Regulamento, todos os sistemas ACAS instalados devem cumprir com o estabelecido no parágrafo (f) desta seção. “	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Solicito por motivos econômicos e operacionais aumentar o prazo para: Item (g), a partir de 5 anos; Item (h), a partir de 7 anos	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Este item reduz ou restringe a operação de helicóptero de grande porte que não estão equipados com oxigênio, sugiro que deixe uma exceção para helicópteros operarem até 12500 sem suprimento de oxigênio, visto que esse nível é menor que o nível de início de hypoxia.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	

Contribuição não acatada.
Os requisitos, contudo, foram alterados para se harmonizarem somente ao *standard* do Anexo 6 Parte II, e as *recommendations* serão deixadas para avaliação em um momento posterior. O parágrafo (f) somente se aplicará a novas instalações de ACAS II, e não mais a qualquer instalação de ACAS.

Contribuição nº 223
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.229 (a) Todos os equipamentos eletrônicos de bordo requeridos por este Regulamento e pelos RBAC nº 121, 125 e 135 que recebem e/ou transmitem sinais rádio de/para órgãos ATC, meteorologia e busca e salvamento devem atender às regras e especificações estabelecidas pelo DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.229 (a) Todos os equipamentos eletrônicos de bordo requeridos por este Regulamento e pelos RBAC nº 121, 125 e 135 que recebem e/ou transmitem sinais rádio de/para órgãos ATC, de meteorologia e de busca e salvamento devem atender às regras e especificações estabelecidas pelo DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - “órgãos ATC, de meteorologia e de busca e salvamento” em lugar de “órgãos ATC, meteorologia e busca e salvamento”. É necessário “de” entre “órgãos” e os termos que o complementam.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 224
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.231 (a) Somente é permitido decolar com uma aeronave regida por esta Subparte para um voo sobre água além da distância de voo planado (ou em voo em auto-rotação no caso de helicópteros) da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante da aeronave e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico. (b) Somente é permitido decolar com uma aeronave regida por esta Subparte para um voo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de voo da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com os seguintes equipamentos de sobrevivência: (2) botes infláveis (cada um com uma luz localizadora aprovada) com capacidade aprovada para acomodar todos os ocupantes da aeronave; (5) um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBAC nº 25, conforme aplicável.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.231 (a) Somente é permitido decolar com uma aeronave para um voo sobre água além da distância de voo planado (ou em voo em autorrotação no caso de helicópteros) da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante da aeronave e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico. (b) Somente é permitido decolar com uma aeronave para um voo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de voo da costa mais próxima, o que for menor, se a aeronave estiver equipada com os seguintes equipamentos de sobrevivência: (2) botes infláveis (cada um com uma luz localizadora aprovada) com capacidade aprovada para acomodar todos os ocupantes da aeronave, exceto que, para helicópteros, sujeito à autorização da ANAC, o bote pode ser dispensado se for comprovado que o tipo de helicóptero impede o transporte de um bote inflável;

(5) para grandes aviões, aviões multimotores a turbina e operações de propriedade compartilhada regidas pela subparte K deste regulamento, um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBAC nº 25.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em (b)(2), foi incluída previsão de exceção a alguns helicópteros, sujeito a autorização da ANAC, para harmonização ao item 4.3.2.1(b) do Anexo 6 Parte III Seção III e ao LAR 91.820(d)(2).

Em (b)(5), foi incluída (com relação ao atual RBHA 91.509) a expressão “conforme aplicável”. Porém, a justificativa aponta que o requisito foi movido da subparte F para se aplicar a todas as aeronaves. Assim, entendo que não fica claro como interpretar o “se aplicável”. É possível interpretar que se aplicaria, de fato a todas as aeronaves, assim como é possível interpretar que só se aplica aos aviões certificados pelo RBAC 25.

Entendo que o regulamento deveria deixar mais clara a aplicabilidade do requisito. Assim, considerando que o cabo de segurança não é requerido pelo Anexo 6, entendo que pode se manter a aplicabilidade atual, ou seja, a aplicabilidade da subparte F. Em razão da criação dos requisitos para propriedade compartilhada, tais operações foram também mencionadas.

Observo que as alterações propostas são tratadas também no FAR, porém de forma diferente. Lá, o FAR 91.509(c) prevê que as operações sob um programa de propriedade compartilhada podem deixar de cumprir os parágrafos de (b)(2) a (b)(5) se obtiverem desvio do FAA (lembrando que lá o requisito só é aplicável a tais operações e a operações com grandes aviões ou aviões multimotores a turbina). No RBAC, porém, o parágrafo 91.231(c) é reservado.

Ainda, destaco que, no FAR, embora a subparte F seja aplicável a todas as aeronaves sob a subparte K, esta seção especificamente trata apenas dos aviões. Isso foi explicitado quando da publicação da regra final (“The proposed rule was not intended to apply to helicopters”, sob o título “Over-water Operations (Secs. 91.509 and 135.167)”, em http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument).

Em (b), foi esclarecido que prevalece a menor das distâncias, entre 185 milhas e 30 minutos de voo. Embora entenda que, a rigor, isto não seria necessário, entendo que pode evitar dúvidas como a apontada durante a consulta pública promovida pelo FAA, na mesma página indicada acima:

“In addition, the FAA has researched the relevant regulatory provisions and has reviewed relevant rules applicable to current air carrier operations. This research reveals that the “whichever is more” language is inconsistent with the FAA’s past interpretation of the relevant regulations. Therefore, the final rule includes the words “whichever is less” in Sec. 91.509(b) to clarify that under the current rule the phrase “within 30 minutes flying time or 100 nautical miles” means whichever is the closest to shore.”

“Regida por esta subparte”

Esse trecho havia sido utilizado para caracterizar as aeronaves regidas pela subparte F (lembrando que essa seção tem origem na 91.509), pois a aplicabilidade da subparte F normalmente trazia problemas de interpretação e aplicação pela ANAC ou pelos regulados. Com a movimentação da seção para a subparte C, não há mais razão para manter o “regida por esta subparte”, pois não é definida aplicabilidade específica para a subparte C (assim, a aplicabilidade abrangeria toda a aplicabilidade do RBAC 91).

Ajuste editorial

Em (a), foi alterado de “auto-rotação” para “autorrotação”, conforme Acordo Ortográfico de 1990.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Também não foi incluído o parágrafo 91.509(c) na seção 91.231. Em virtude do acatamento desta contribuição, a possibilidade de desvio já incluiu os helicópteros no parágrafo (b)(2), e o parágrafo (b)(5) só inclui aviões categoria transporte, em virtude da aplicabilidade do RBAC nº 25. Não vemos também dificuldades em cumprir o parágrafo (b)(3) caso o bote possa ser instalado na aeronave. Foi acrescentado ao texto do parágrafo (b)(3), entre parênteses, o termo “quando houver”, considerando que algumas aeronaves poderão se enquadrar na exceção incluída no parágrafo (b)(2).

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 225

Colaborador: Mauricio Sidi Algamis

Instituição: Lider Aviação

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

No item 91.231 Equipamento de sobrevivência para operações sobre água

(5) um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBAC nº 25, conforme aplicável.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Deixar claro que helicópteros estão excluídos desse item, visto que este aplica-se somente a aviões
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não existe possibilidade de instalar cabos de segurança em helicópteros.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada, conforme análise da contribuição nº 224 deste Relatório.

Contribuição nº 226
Colaborador: Ricardo Conte
Instituição: CBA – Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.303 (a) (4) Em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização de autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Para voo acrobático de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, este só poderá ser efetuado em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização de autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No regulamento em questão impõe-se uma série de restrições a atividade de competição acrobática e de demonstração. Porém vale lembrar que um dos preceitos primordiais da segurança de voo é o treinamento dessas atividades. A prática leva a perfeição e não podemos impor requisitos tão severos ao treinamento de tais atividades, sob o risco de diminuirmos o treinamento e aumentarmos as estatísticas de acidentes. Portanto sugerimos um entendimento que quando não há público presente, desde que em uma área específica para a atividade, com coordenação de solo para tal, com aeronave e pilotos habilitados, o treinamento de tais atividades seja liberado sem a necessidade das obrigações nos itens anteriores.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O objetivo da contribuição não está claro, visto que o parágrafo (a) só se aplica ao voo acrobático, e não a outros tipos de voos. A contribuição parece estar incluindo os outros tipos de voos no mesmo conjunto de requisitos que o voo acrobático. É importante observar que o requisito não é exigido para outros tipos de voos. A ANAC entende que não pode abrir mão dos requisitos quando houver público em solo. Quando houver operação em conjunto com outra operação aérea, a ANAC entende que não há assimetria de informação e a coordenação pode ficar por conta dos operadores ou pilotos sem a interferência da Agência. Com relação aos outros requisitos do parágrafo (a), eles foram modificados conforme análise da contribuição nº 228 deste Relatório.

Contribuição nº 227
Colaborador: Gilberto Meira Cardoso
Instituição: Particular – Aviação Experimental
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.303 (a) (4) (a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados: (1) por piloto detentor de CMA válido; (2) por aviões certificados pelo RBAC nº 23 na categoria acrobática, ou aviões projetados e construídos para uso militar e aceitos por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC nº 21; (3) por aeronaves não certificadas, desde que seus fabricantes e/ou operadores se responsabilizem formalmente pelas suas qualidades acrobáticas; e (4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(a) voos acrobáticos somente poderão ser realizados: (1) por piloto detentor de CMA válido: Remover (é obvivo) (2) por aviões certificados pelo RBAC 23 na categoria acrobática, ou aviões projetados e construídos para uso militar e aceito por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC 21 (3) por aeronaves não certificadas, desde que seus fabricantes e/ ou operadores se responsabilizem formalmente pelas suas qualidades acrobáticas; (4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim. Remover

- (5) em casos especiais mediante autorização da autoridade competente ou
(6) ~~em áreas onde outras áreas desde que~~ sejam cumpridas as seguintes condições:
(a) ~~dentro dos limites do espaço aéreo G, sem autorização prévia dos órgãos ATS~~
(a) ~~sem sobrevoar áreas densamente povoadas ou um conjunto de pessoas reunidas ao ar livre~~ Comentário: com a definição atual de área densamente povoada, fica inviável.
(b) ~~dentro dos limites fora~~ dos limites dos espaços aéreos B, C, D, E ou F, ~~desde que autorizados pelos órgãos ATS~~
(c) em condições VFR
(7) abaixo de 1500 ft AGL

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Eliminar o que é óbvio e adequar ao texto do FAR (americano) que é bem mais simples, efetivo e adequado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Os parágrafos (a)(1) e (a)(4) foram removidos do texto, conforme análise da contribuição nº 228 deste Relatório. Foi também excluído o parágrafo (a)(3), conforme análise da mesma contribuição. Os outros requisitos não foram incluídos porque são de competência do DECEA.

Contribuição nº 228

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral

(a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados:

- (1) por piloto detentor de CMA válido;
- (2) por aviões certificados pelo RBAC nº 23 na categoria acrobática, ou aviões projetados e construídos para uso militar e aceitos por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC nº 21;
- (3) por aeronaves não certificadas, desde que seus fabricantes e/ou operadores se responsabilizem formalmente pelas suas qualidades acrobáticas; e

(4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.

(b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve:

- (1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência;
- (2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;
- (3) garantir que não sejam realizados eventos aéreos caso as condições meteorológicas estejam abaixo dos mínimos requeridos para voo VFR;

(4) garantir adequada separação e proteção do público das aeronaves envolvidas; e

(5) apresentar um plano de gerenciamento da segurança operacional.

(c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.

(d) É vedado a uma pessoa estar a bordo de uma aeronave durante voo acrobático, de demonstração aérea, ou de competição aérea, com exceção das pessoas envolvidas com a realização do evento.

(e) Se o evento se restringir somente ao lançamento de objetos da aeronave sobre pessoas, o requerente pode optar por atender somente aos requisitos da seção 91.15 deste Regulamento.

(f) Os voos de demonstração realizados por fabricantes de aeronaves certificados para potenciais clientes ou em campanhas de certificação podem ser realizados sem precisar atender os requisitos desta seção.

(g) Para os propósitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:

- (1) competição aérea significa uma atividade aerodesportiva envolvendo uma competição entre os pilotos das aeronaves envolvidas;
- (2) demonstração aérea significa a apresentação para um determinado público de uma ou mais aeronaves em voo dentro de um espaço aéreo determinado e tão pequeno quanto praticável, na qual o piloto procura demonstrar o desempenho e as qualidades de voo da aeronave sendo apresentada, operando-a nos limites do seu envelope de voo aprovado;
- (3) manobra aérea significa a mudança da atitude e/ou altitude de uma aeronave em voo, através da atuação intencional do piloto nos comandos de voo e/ou do motor da aeronave; e
- (4) voo acrobático é aquele que envolve a realização intencional de manobras que implicam mudanças bruscas de altitude, voos em atitudes anormais ou variações anormais de velocidade, não necessárias para um voo normal.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos aéreos em geral

(a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados:

- (1) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA; e
- (2) com um avião que atenda uma das condições a seguir:
- (i) avião certificado pelo RBAC nº 23 na categoria acrobática; ou
- (ii) avião projetado e construído para uso militar e aceito por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC nº 21.
- (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos aéreos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento (ou, caso não se trate de evento, o piloto em comando de cada aeronave envolvida) deve:
- (1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência;
- (2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;
- (3) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas caso as condições meteorológicas estejam abaixo dos mínimos requeridos para voo VFR;
- (4) garantir adequada separação e proteção do público das aeronaves envolvidas; e
- (5) apresentar um plano de gerenciamento da segurança operacional.
- (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou de eventos aéreos em geral.
- (d) É vedado a uma pessoa estar a bordo de uma aeronave durante voo acrobático, de demonstração aérea, ou de competição aérea, com exceção das pessoas necessárias à segurança das operações.
- (e) Se o evento se restringir somente ao lançamento de objetos da aeronave sobre pessoas, o requerente pode optar por atender somente aos requisitos da seção 91.15 deste Regulamento.
- (f) Os voos de demonstração realizados por fabricantes de aeronaves certificados para potenciais clientes ou em campanhas de certificação podem ser realizados sem precisar atender os requisitos desta seção.
- (g) Para os propósitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:
- (1) competição aérea significa uma atividade aerodesportiva envolvendo uma competição entre os pilotos das aeronaves envolvidas;
- (2) demonstração aérea significa a apresentação para um determinado público de uma ou mais aeronaves em voo dentro de um espaço aéreo determinado e tão pequeno quanto praticável, na qual o piloto procura demonstrar o desempenho e as qualidades de voo da aeronave sendo apresentada, operando-a nos limites do seu envelope de voo aprovado;
- (3) evento aéreo significa um evento em que ocorra uma atividade aérea com operação conjunta de aeronaves ou com objetivo de apresentação a um público. Inclui as demonstrações aéreas e as competições aéreas. Os voos acrobáticos podem ou não ser caracterizados como eventos aéreos, dependendo de se enquadrarem ou não na definição;
- (4) manobra aérea significa a mudança da atitude e/ou altitude de uma aeronave em voo, através da atuação intencional do piloto nos comandos de voo e/ou do motor da aeronave; e
- (5) voo acrobático é aquele que envolve a realização intencional de manobras aéreas que implicam mudanças bruscas de altitude, voos em atitudes anormais ou variações anormais de velocidade, não necessárias para um voo normal.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

“Eventos em geral” e “eventos aéreos”

O regulamento trata de “voos (...) em eventos em geral”. O parágrafo (b)(3) já trata de “eventos aéreos”.

Entendo que se deve utilizar sempre o termo “evento aéreo”, de forma a melhor delimitar a aplicação do requisito. Por exemplo, a Fórmula 1 é um evento e ocorrem voos no local, mas não se trata de um evento aéreo. Entendo que o requisito não se aplicaria aos voos para atendimento à Fórmula 1.

Ainda, o regulamento não define o que seria evento aéreo e não deixa claro, por exemplo, se considera competições e demonstrações como eventos aéreos. Utilizando a noção cotidiana de evento, entendo que competições e demonstrações devam ser entendidas como eventos; já o voo acrobático não necessariamente seria evento, pois poderia ser realizado só por uma pessoa, sem envolvimento de outras operações, sem divulgação, sem objetivo de atrair públicos etc, desde que tal pessoa cumprisse os requisitos.

A título de exemplo, o FAR não inclui voos acrobáticos como eventos aéreos (“9) Aviation Event. Aviation events include airshows, closed course air races, parachute demonstration jumps, balloon meets, and fly-ins conducted before an invited assembly of persons, for which the FAA issues a Certificate of Waiver or Authorization.

NOTE: This chapter does not address or include aerobatic competitions (see Volume 3, Chapter 5, Issue a Certificate of Waiver or Authorization for an Aerobatic Practice Area or an Aerobatic Contest Box).”

http://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v03%20tech%20admin/chapter%2006/03_006_001.pdf

Caso se altere a expressão “eventos em geral” para “eventos aéreos”, como aqui proposto, sugiro revisar também as seções 91.329 e 91.331, que referenciam a seção 91.303.

Parágrafo (a)

É desnecessário afirmar que os pilotos de voos acrobáticos devem possuir CMA válido, pois isto se aplica a qualquer voo e não é uma especificidade do voo acrobático. O RBAC 91.5(a)(2) da minuta já exigiria que os pilotos estivessem habilitados/certificados para a aeronave e com CMA válido, para operação de aeronave civil brasileira.

Embora a seção 91.303 não se aplique somente a aeronaves civis brasileiras, estendendo-se, assim, a todas as aeronaves abrangidas na aplicabilidade do RBAC 91.1, ou seja, incluindo aeronaves civis estrangeiras operando no Brasil, entendo que não caberia exigir dos pilotos dessas aeronaves CMA brasileiro. Uma vez que a responsabilidade pela licença dos pilotos de aeronaves estrangeiras é do país de registro da aeronave (art. 32 da Convenção de Chicago), entendo que também deveria ficar a cargo do país de registro a emissão do certificado médico adequado. Vide IAC 091-1001: “Aeronaves estrangeiras devem obedecer as regras de seu país de matrícula, devem possuir autorização de seu país e do DAC para participarem do evento e devem ser voadas por pilotos com documentação emitida pelo país de matrícula da aeronave.”

Com isso, o parágrafo (a) foi reestruturado. Havia uma lista com “e”, exigindo que todos os itens da lista fossem cumpridos. No entanto, os parágrafos (a)(2) e (3) davam alternativas de aeronaves, ou seja, não eram requisitos a serem cumpridos simultaneamente. Ainda, o parágrafo (a)(2) trazia dois tipos diferentes de aeronaves, sem ficar claro o motivo de estarem juntos no mesmo parágrafo. Assim, o texto do parágrafo (a)(4) da minuta foi direcionado para o parágrafo (a)(1), deixando os subparágrafos de (a)(2) para as alternativas de aeronaves que podem ser utilizadas. Foi utilizado o singular para listar os tipos de aeronaves, alinhando-se ao uso do verbo em “desde que tenha obtido”.

Com relação à opção de voar aeronave não certificada, entendo que essa possibilidade deveria ser melhor avaliada. O art. 68, § 2º do CBA coloca o “certificado de homologação de tipo” como indispensável para obtenção do certificado de aeronavegabilidade; e o art. 114 exige expedição do certificado de aeronavegabilidade para que a aeronave seja autorizada para voo. Assim, entendo que o CBA não autorizaria a situação prevista na minuta do RBAC 91.

Caso se entenda que a previsão de voo de aeronave não certificada deva ser mantida no RBAC 91, recomendo que o regulamento deixe claro quais outros requisitos do RBAC 91 (ou de outros regulamentos da ANAC) não são aplicáveis nesse caso, como, por exemplo, a previsão de inexistência/ausência de certificado de aeronavegabilidade válido.

Observo que a retirada dessa possibilidade limitará o voo acrobático a aviões (a minuta, em 91.303(a)(3), é mais abrangente, ao citar “aeronaves”).

Parágrafo (b)

Embora o parágrafo (b) se aplique a diferentes situações, incluindo eventos – mas também incluindo voos acrobáticos que requeiram outras pessoas a bordo da aeronave –, o requisito é destinado somente à organização responsável pela promoção do evento. Assim, nos casos em que não se tratar de evento com uma organização responsável, já que o regulamento não exige organização responsável por todos os casos, as atribuições poderiam recair sobre o piloto em comando.

Sobre a proibição de operar voos em condições abaixo dos mínimos para VFR, é preciso deixar claro se o requisito deve ser aplicável a “eventos aéreos” ou a todas as atividades previstas no parágrafo (b) [vide discussão sobre “eventos em geral” e “eventos aéreos”, acima]. Entendo que o requisito possa se aplicar a todas as atividades aéreas, como no parágrafo anterior.

Parágrafo (d)

Observo que, no quadro comparativo, foi justificado que o requisito foi importado da IAC 91-1001, item 4.2.5. Porém, a referida IAC 91-1001 proíbe que qualquer pessoa além da tripulação mínima esteja a bordo, enquanto a proposta estende às “pessoas envolvidas com a realização do evento” o direito de estar a bordo.

Entendo que o requisito até poderia ser talvez ampliado, mas apenas a pessoas necessárias à segurança das operações. “Pessoas envolvidas com a realização do evento” permitiria que promotores, incluindo pessoas não familiarizadas com aviação (já que tais eventos podem empregar pessoas de diferentes áreas em sua organização, como publicitários, administradores etc), estivessem a bordo do avião, sem a ciência dos riscos – lembro que as aeronaves utilizadas poderiam até não ser certificadas, conforme 91.303(a)(3) da minuta.

Considero também aceitável manter integralmente o requisito da IAC 91-1001, permitindo apenas à tripulação mínima estar a bordo.

Correção de texto

- de “atividades aéreas” para “atividades aéreas”
- de “são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou de eventos em geral” para “são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou de eventos aéreos em geral.”
- “manobra aérea” era definido, como expressão, mas não era utilizado. O termo “manobras” foi complementado com “aéreas”. Uma alternativa também seria retirar o “aéreas” da definição.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

As sugestões referentes ao parágrafo 91.303(a) foram acatadas conforme propostas, com exceção do parágrafo 91.303(a)(4), que também foi excluído do texto, pelo entendimento de que se refere a competência do DECEA. Dessa forma, o caput e o antigo parágrafo

(a)(2) foram unificados e redigidos conforme a contribuição. Com relação ao parágrafo (a)(3), entendemos que o fabricante deve se responsabilizar pelas condições de projeto, o que inclui as “qualidades acrobáticas”. Se o piloto ultrapassar, em suas manobras, sejam ou não acrobáticas, as características de projeto, a responsabilidade é unicamente do piloto. Caso algum problema ocorra durante uma operação dentro das condições de projeto, o fabricante pode em princípio vir a ser responsabilizado. De qualquer forma, o requisito é desnecessário e apenas cria burocracia desnecessária que nada contribui para o aumento do nível de segurança, de modo que foi removido do texto.

Foi também revista a questão de a aeronave não precisar ser certificada. O CAVE é também considerado um certificado de aeronavegabilidade, mas especial, conforme o parágrafo 21.175(b) do RBAC nº 21, de modo que não haveria prejuízo em falar sempre de aeronaves certificadas, pois ela deverá possuir um certificado de aeronavegabilidade padrão ou um certificado de aeronavegabilidade especial, nos termos da seção 21.175 do RBAC nº 21.

O parágrafo (a) e (b) foi subdividido para tratar de voo acrobático realizado por empresa SAE na modalidade experimentação aerodesportiva e os demais. Para o voo acrobático que não é realizado por empresa SAE na modalidade experimentação aerodesportiva é admitido um certificado de aeronavegabilidade qualquer, já que o risco é apenas do piloto e cabe a ele gerenciá-lo. Mas para voo acrobático realizado por empresa SAE na modalidade experimentação aerodesportiva foi requerida a certificação na categoria acrobática. Os demais itens foram reenumerados.

No texto, o termo “avião” foi alterado para “aeronave”, pois não havia motivos para restringir a atividade apenas aos aviões.

As sugestões referentes ao parágrafo 91.303(b) (agora 91.303(c)) foram acatadas com pequena diferença de forma. Ainda com relação a este parágrafo, ANAC entende que não pode abrir mão dos requisitos quando houver público em solo. Mas quando houver operação em conjunto com outra operação aérea, a ANAC entende que não há assimetria de informação e a coordenação pode ficar por conta dos operadores ou pilotos sem a interferência da Agência, e em observância às regras do DECEA. Desse modo foi excluído do texto o trecho “realizado conjuntamente com outra operação aérea” do parágrafo (b). Foi excluído também o trecho “ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave”, porque tal condição já se encontra prevista no novo parágrafo (d).

A sugestão referente ao parágrafo 91.303(c) não foi acatada porque o parágrafo foi excluído devido ao acatamento da contribuição nº 249 deste Relatório, dentre outras. Os demais parágrafos foram reenumerados na seção.

A sugestão referente ao parágrafo 91.303(d) não foi acatada, porque em princípio pode haver pessoas na aeronave que não são absolutamente necessárias para a segurança, mas que queiram e possam estar ali. O texto somente foi ajustado para obrigar o operador a dar ciência a essas pessoas do risco e a solicitar a anuência expressa. Foi incluído nesse parágrafo os “eventos em geral”, porque nestes também não deveria haver pessoas não cientes e não anuentes dos riscos. Foi também excluído do texto a obrigação de a pessoa estar envolvida com a operação, visto que pode haver pessoas não envolvidas que queiram, de sua livre vontade, participar da operação, o que poderá ocorrer mediante sua anuência expressa em aceitar os riscos.

Para a sugestão de inclusão de definição de “evento aéreo” no parágrafo 91.303(g)(3), foi acatada apenas a primeira frase. As relações com as competições, demonstrações e voos acrobáticos são desnecessárias e não foram incluídas.

Foram revisados também os termos das seções 91.329 e 91.331.

Referir-se também à análise da contribuição nº 229 deste Relatório.

Contribuição nº 229

Colaborador: João Erick de Mattos Fernandes

Instituição: EFA Escola de Aviação Civil / Aria Engenharia e Manutenção de Aeronaves

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

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral
(Todo seu conteúdo)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em vôos acrobáticos:

(1) sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade, vila ou lugarejo;

(2) sobre um conjunto de pessoas ao ar livre;

(3) em desacordo com os requisitos estabelecidos pelo DECEA;

(b) Em caso de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve:

(1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência;

(2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;

(3) garantir que não sejam realizados eventos aéreos caso as condições meteorológicas estejam abaixo dos mínimos requeridos para voo VFR;

(4) garantir adequada separação e proteção do público das aeronaves envolvidas; e

(5) apresentar um plano de gerenciamento da segurança operacional.

(c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.

- (d) É vedado a uma pessoa estar a bordo de uma aeronave durante voo de demonstração aérea, ou de competição aérea, com exceção das pessoas envolvidas com a realização do evento.
- (e) Se o evento se restringir somente ao lançamento de objetos da aeronave sobre pessoas, o requerente pode optar por atender somente aos requisitos da seção 91.15 deste Regulamento.
- (f) Os voos de demonstração realizados por fabricantes de aeronaves certificados para potenciais clientes ou em campanhas de certificação podem ser realizados sem precisar atender os requisitos desta seção.
- (g) Para os propósitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:
- (1) competição aérea significa uma atividade aerodesportiva envolvendo uma competição entre os pilotos das aeronaves envolvidas;
- (2) demonstração aérea significa a apresentação para um determinado público de uma ou mais aeronaves em voo dentro de um espaço aéreo determinado e tão pequeno quanto praticável, na qual o piloto procura demonstrar o desempenho e as qualidades de voo da aeronave sendo apresentada, operando-a nos limites do seu envelope de voo aprovado;
- (3) manobra aérea significa a mudança da atitude e/ou altitude de uma aeronave em voo, através da atuação intencional do piloto nos comandos de voo e/ou do motor da aeronave; e
- (4) voo acrobático é aquele que envolve a realização intencional de manobras que implicam mudanças bruscas de altitude, voos em atitudes anormais ou variações anormais de velocidade, não necessárias para um voo normal.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Comentando-se por parte:

- (a)(1) - Este requisito é redundante, já que todo piloto deve estar com seu CMA válido;
- (a)(2) - Manobras acrobáticas, como parafuso, chandelle e reversement podem ser realizados em aeronaves que não possuem certificação na categoria acrobática. Este requisito não prevê esses casos;
- (a)(3) - Aeronaves não certificadas são operadas por conta e risco e nenhuma responsabilidade pode ser imputada ao fabricante. Este requisito é ilegal.
- (a)(4) - A administração do espaço aéreo e os seus requisitos de utilização são de competência do DECEA. Este requisito é ilegal por exacerbar as prerrogativas estabelecidas em lei para a ANAC;
- (b) - Ao se estabelecer o voo acrobático como um evento, perdem o direito de exercer livremente o esporte todos os proprietários e operadores que dispõem de equipamentos com este fim. O voo acrobático deve ser retirado deste item, já que foi tratado no item (a); (...)
- (d) O mesmo argumentado para o item (b) se aplica neste item. O voo acrobático não deve ser tratado como evento. A prática da acrobacia não deve ser tratada com alto risco. As manobras realizadas por estas aeronaves foram testadas em campanha de certificação e, portanto, não se deve restringir o uso desse tipo de aeronave causando um fardo maior que o necessário para se garantir a segurança de voo.
- Na redação proposta, foram apresentados, para o voo acrobático, os requisitos que são estabelecidos pela FAR PART 91, salvaguardando aqueles que fazem parte do escopo de atuação do DECEA.
- A partir do item (b) apenas foram retiradas as menções a voos acrobáticos, que já foram tratados no item (a), para que o voo acrobático em si não se torne um evento cuja realização necessite de autorização prévia e expressa da ANAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Os parágrafos (a)(1) e (a)(4) foram excluídos, conforme esta contribuição e a análise da contribuição nº 228 deste Relatório. Com relação ao parágrafo (a)(3), entendemos que o fabricante deve se responsabilizar pelas condições de projeto, o que inclui as “qualidades acrobáticas”. Se o piloto ultrapassar, em suas manobras, sejam ou não acrobáticas, as características de projeto, a responsabilidade é unicamente do piloto. Caso algum problema ocorra durante uma operação dentro das condições de projeto, o fabricante pode em princípio vir a ser responsabilizado. De qualquer forma, o requisito é desnecessário e apenas cria burocracia desnecessária que nada contribui para o aumento do nível de segurança, de modo que foi excluído do texto.

O parágrafo (a)(2) foi mantido e alterado conforme as contribuições nº 18 e 228 deste Relatório e suas análises. Cabe lembrar que o requisito de aplica a voos acrobáticos, e não a simples manobras acrobáticas.

O parágrafo (b) se refere ao voo acrobático que tenha público em solo, ao contrário do parágrafo (a), que se refere aos voos acrobáticos em geral. Dessa forma, o requisito foi mantido.

Com relação ao parágrafo (d), a ANAC discorda do autor da contribuição e considera o voo acrobático como sendo de alto risco, visto que executa manobras não essenciais ao voo e que testam os limites da aeronave e do piloto. No entanto, é uma atividade cujo risco está sob o controle daquele que livremente decide nela se engajar. Nesse sentido, a ANAC não pode permitir que pessoas alheias à realização do evento estejam a bordo de tais aeronaves nesses tipos de voos. No entanto, como o objetivo da regulação não é tutelar o risco que o próprio participante tem condições de gerenciar, a ANAC passa a exigir somente que tais pessoas que queiram se envolver sejam científicas dos riscos e que tenham dado a sua anuência expressa.

Contribuição nº 230

Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira

Instituição: não preenchido

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

Todo o parágrafo 91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugere-se aplicar a tradução pura e simples na íntegra do parágrafo 91.303 da norma equivalente dos Estados Unidos da América, o 14 CFR Part 91:
“§91.303 Aerobatic flight.
No person may operate an aircraft in aerobatic flight --
(a) Over any congested area of a city, town, or settlement;
(b) Over an open air assembly of persons;
(c) Within the lateral boundaries of the surface areas of Class B, Class C, Class D, or Class E airspace designated for an airport;
(d) Within 4 nautical miles of the center line of any Federal airway;
(e) Below an altitude of 1,500 feet above the surface; or
(f) When flight visibility is less than 3 statute miles.
For the purposes of this section, aerobatic flight means an intentional maneuver involving an abrupt change in an aircraft's attitude, an abnormal attitude, or abnormal acceleration, not necessary for normal flight.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É visível que a ANAC exagerou na regulamentação ao tratar do assunto acrobacia.

Na justificativa para a PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 91 (RBAC 91), INTITULADO “REQUISITOS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS”, EM SUBSTITUIÇÃO AO REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA 91 (RBHA 91), E DE EMENDA AO RBAC 01 COM DEFINIÇÕES RELACIONADAS AO RBAC 91, a ANAC afirma, no item 3.3 que “A elaboração desta proposta de RBAC 91 foi baseada principalmente na regulamentação vigente, o RBHA 91, harmonizado com a norma equivalente dos Estados Unidos da América, o 14 CFR Part 91...”.

Assim sendo, nada mais certo e justo que aplicar a tradução pura e simples do parágrafo 91.303 da norma americana na íntegra.

Conforme a Lei LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica:

“Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.”

É notável que o 91.303, conforme escrito no 14 CFR Part 91, cumpre à risca o que exige a lei exposta acima, pois cada um de seus requisitos protegê:

1 - pessoas no solo (“(a) Over any congested area of a city, town, or settlement; (b) Over an open air assembly of persons”)

2 - pessoas em voo (“(c) Within the lateral boundaries of the surface areas of Class B, Class C, Class D, or Class E airspace designated for an airport; (d) Within 4 nautical miles of the center line of any Federal airway; (f) When flight visibility is less than 3 statute miles.”)

3 - o próprio piloto executa as manobras acrobáticas (“(e) Below an altitude of 1,500 feet above the surface; (f) When flight visibility is less than 3 statute miles.”)

O fato de manter a harmonização atual da regra ao 14 CFR Part 91, não deixa de proteger eventos com público no solo, conforme disposto erroneamente no FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO.

Não há motivos para aumentar a burocracia escrevendo um regulamento mais complicado.

Muito menos há motivos para importar requisitos adicionais da caduca IAC 91-1001.

Não há dados estatísticos que possam comprovar que tal ação ultrarreguladora venha a aumentar os índices de segurança de voo.

A sugestão para a agência é que faça uma divisão muito bem clara e definida dos assuntos acrobacia aérea e demonstração aérea (show aéreo), tendo como base a forma com que a FAA regula o mesmo assunto, e trabalhe na edição de uma IS espelhando-se na documentação americana, como a AC 91-48 - ACROBATICS - PRECISION FLYING WITH A PURPOSE, que demonstra claramente o interesse em promover o esporte, além, de reconhecer seu valor no treinamento dos pilotos. Lá, eles sabem a importância que a instrução de acrobacia tem na formação de um piloto, que tem muito mais chances de reconhecer e se safar de parafusos inadvertidos e atitudes anormais, sejam causadas por windshear, esteira de turbulência, entrada inadvertida em formações meteorológicas (IMC), etc., além da AC 91-45 - WAIVERS: AVIATION EVENTS, que se trata de um documento que até parece uma habilitação, mas não é exatamente isso, pois não é averbada na licença ou no certificado do piloto. Tal documento é o FORM 8710-7 – Statement of Acrobatic Competency, que é o que o piloto precisa para fazer demonstração aérea (show aéreo). Ele é bem específico, não libera o piloto para fazer tudo de uma vez, à medida que se ganha e demonstra experiência vão baixando os níveis.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Os requisitos da seção foram significativamente alterados em virtude da análise de outras contribuições deste Relatório, notadamente as de número 18, 228, 229, 235 e 249. De resto, a ANAC não faz harmonização cega com quaisquer regulamentações internacionais, e sempre que opta por harmonizar seus regulamentos a tais regulamentações o faz de forma consciente e com justificativa razoável. Ademais, o autor da contribuição não apresentou quaisquer outros argumentos para a inclusão dos requisitos, que não a simples harmonização com o 14 CFR Part 91 da FAA, de modo que não há o que analisar.

Contribuição nº 231

Colaborador: Adriano de Siqueira Seddon

Instituição:

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

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral

(4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA. (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência; (

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

em espaço aéreo não controlado mantendo coordenação com frequência local ou em espaço aéreo controlado em contato com atc.

A solicitação para treinamento acrobático não necessita de previa autorização

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O contato com as aeronaves nas proximidades ou o controle local já é suficiente para a manutenção da segurança de voo.

A necessidade prévia de autorização para voos acrobáticos diminuirá a rotina de treinamentos e irá burocratizar o esporte além de não contribuir com a segurança de voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A realização de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos aéreos em geral havendo público em solo, a ANAC entende que precisa autorizar, com o fim de verificar as condições de segurança que visam proteger o público no solo. As outras atividades não necessitarão de autorização da ANAC, embora é possível que necessitem de alguma autorização do DECEA.

Contribuição nº 232

Colaborador: Plínio Lins Brandão Veas

Instituição: particular

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

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral

(a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados:

(4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.

(c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral

(a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados:

(4) acima de 1500 pés, fora de áreas urbanas, no espaço aéreo de classe G, ou, quando fora destes parâmetros, em espaços aéreos previamente liberados pela autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.

(...)

(c) Aeronaves acrobáticas categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de demonstrações aéreas, ou de competições aéreas fora dos moldes definidos pela FAI (Fédération Aéronautique Internationale)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Primeiramente, **parabenizo a iniciativa da ANAC** em tornar mais dinâmica e segura a aviação.

Quanto às propostas:

Referente ao item (4)

Na justificativa apresentada para essas alterações, foi escrito que os requisitos de voos acrobáticos foram “*ampliados para proteger público em solo ou outras pessoas a bordo*”.

Ora, para atingir esse objetivo não há necessidade de estender as restrições a todo e qualquer voo acrobático realizado em qualquer local, bastando para isso que seja realizado fora de áreas *urbanas* (mais fácil de delimitar do que se fosse utilizado o termo ‘*áreas desabitadas*’), acima de 1500 pés (mesma margem de segurança exigida nos EUA), e somente exigindo-se a permissão prévia das autoridades quando ocorrer fora do espaço aéreo de classe G – nesse caso, a menos que seja habitual, não haveria necessidade de se criar um espaço aéreo condicionado só para isso, bastando emissões de NOTAM ou coordenações com o controle ou torre, quando houver.

Fazer de forma contrária a isso irá sobrecarregar de trabalho a autarquia, criando uma fiscalização praticamente desnecessária (visto que o voo não afetaria terceiros), e comprometerá até mesmo a atividade do voo agrícola, que de si necessita de manobras consideradas ‘acrobáticas’ (conferir definição no item (g)(4): *voo acrobático é aquele que envolve a realização intencional de manobras que implicam mudanças bruscas de altitude, voos em atitudes anormais ou variações anormais de velocidade, não necessárias para um voo normal.*)

Ainda a esse respeito, uma questão adicional que deve ressaltada é que, para fins civis e penais, o voo é sempre de responsabilidade do piloto em comando, e não da ANAC. É menos burocrático, menos estatizante e mais produtivo ressaltar SEMPRE a responsabilidade do piloto pelos seus atos, cabendo à ANAC apenas gerenciar para que as operações acrobáticas ocorram com um mínimo de segurança para o *conjunto* da aviação e da sociedade, não cabendo averiguar tudo que ocorre num voo em particular. É irrisório o risco de caráter *público* num voo acrobático feito em aviões específicos, no espaço classe G, em uma altura segura, e em observância às regras do ar (de responsabilidade do piloto). Portanto, desnecessária uma prévia autorização de órgãos estatais para esse tipo de voo.

Quanto ao item c (participação de aeronaves públicas em competições), deve-se ressaltar que ao longo de toda a história da acrobacia aérea, as competições somente foram possíveis devido ao apoio estatal com aeronaves. Os competidores franceses e russos são os que mais se utilizam de aviões cedidos pelo Estado, e são também os que mais possuem troféus.

Ressalte-se que um campeonato de acrobacia não tem quase nada a ver com um show aéreo. É um esporte extremamente técnico e complexo, tanto para o competidor quanto para o espectador, realizado de acordo com regras definidas pela [FAI – Internacional Air Sports Federation](#). Dentre essas regras, destaca-se a necessidade de as manobras serem realizadas dentro de um BOX, que é um espaço delimitado no céu, com referências no solo, com tamanho de 1000 metros cada lado (altura, comprimento e largura), com sua base também com altura definida a partir do solo (diferente para cada categoria), e que não pode ser ultrapassado em voo, sob pena de perda na pontuação. A existência do BOX torna um campeonato de acrobacia um evento extremamente seguro, pois obriga os competidores a voar em uma altura sensata e adequada para o nível de dificuldade de cada categoria.

Quanto às demais propostas de alteração, resalto que dou meu apoio a todas aquelas que foram sugeridas pelo CBA (Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas)

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Os referidos requisitos foram excluídos do texto, em virtude da análise das contribuições nº 228 e 249 deste Relatório, entre outras.

Contribuição nº 233

Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho

Instituição: particular

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

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Há diversos pontos de crítica a este texto compreendido no item 91.303 conforme segue:

1 - (4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA. – **Este item inviabiliza o treinamento acrobático sobre área desabitada em espaço aéreo classe G ou quando sob contato com o controle de tráfego aéreo sem que haja expedição prévia de NOTAM. Burocratizando desnecessariamente a atividade.**

2 - (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral. – **Este item é um retrocesso para a finalidade com qual essas aeronaves foram adquiridas originalmente pela União!!! A aquisição dessas aeronaves visavam proporcionar meios de treinamento acrobático e participação em competições acrobáticas (que no fundo são um meio de treinamento e aprimoramento!) para aqueles que não dispunham de meios de adquirir suas próprias aeronaves!!! A função precípua dessas aeronaves é o fomento da atividade acrobática e do treinamento, aperfeiçoamento e incentivo da aviação acrobática!**

3- (d) É vedado a uma pessoa estar a bordo de uma aeronave durante voo acrobático, de demonstração aérea, ou de competição aérea, com exceção das pessoas envolvidas com a realização do evento. – **Este item é um contrasenso! O voo acrobático pode estar relacionado à demonstração para comercialização de uma aeronave!! Mesmo que esta seja experimental, e para isso existe a necessidade da ciência da condição experimental da aeronave, onde o voo é por conta e risco próprio.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Justificativas e críticas elencadas acima, **em negrito**, juntamente com os itens criticados.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Os requisitos dos parágrafos (a)(4) e (c) foram excluídos do texto, em virtude da análise das contribuições nº 228 e 249 deste Relatório, entre outras. O parágrafo (d) foi modificado no sentido proposto pelo autor da contribuição, em virtude da análise da contribuição nº 228.

Contribuição nº 234-A

Colaborador: Reinaldo Martins

Instituição: particular

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

91.303 (a) (4)

(a) Voos acrobáticos somente podem ser realizados:

- (1) por piloto detentor de CMA válido;
- (2) por aviões certificados pelo RBAC nº 23 na categoria acrobática, ou aviões projetados e construídos para uso militar e aceitos por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC nº 21;
- (3) por aeronaves não certificadas, desde que seus fabricantes e/ou operadores se responsabilizem formalmente pelas suas qualidades acrobáticas; e
- (4) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a) voos acrobáticos somente poderão ser realizados:

- (1) por aviões certificados pelo RBAC 23 na categoria acrobática, ou aviões projetados e construídos para uso militar e aceito por uma das forças armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de tipo brasileiro nos termos da seção 21.27 do RBAC 21
- (2) por aeronaves não certificadas, desde que seus fabricantes e/ ou operadores se responsabilizem formalmente pelas suas qualidades acrobáticas;
- (3) em espaços aéreos condicionados, especificamente designados para esse fim
- (4) em casos especiais mediante autorização da autoridade competente ou
- (5) em outras áreas desde que sejam cumpridas as seguintes condições:
 - (a) sem sobrevoar áreas densamente povoadas ou um conjunto de pessoas reunidas ao ar livre
 - (b) fora dos limites dos espaços aéreos B, C, D ou E
 - (C) em condições VFR
 - (6) acima de 1500 ft AGL

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Primeiro é necessário ressaltar que a definição em (a) 2 e 3 é bastante boa.

Gostaria de fazer uma observação quanto a necessidade de CMA. Entendo que para qualquer tipo de operação existe a necessidade de CMA válido, não entendo porque destacar este fato para este caso específico.

De resto procurei fazer um alinhamento com a legislação americana já que o processo para a criação de uma área condicionada é um pouco moroso e difícil. Se a acrobacia for feita sem o risco para pessoas no solo ou para o tráfego aéreo, não vejo porque proibi-la.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

O antigo parágrafo (a)(2) foi mantido e modificado, conforme análise das contribuições nº 18 e 228 deste Relatório. Já o parágrafo (a)(3) foi excluído, conforme análises das contribuições 228 e 229 deste Relatório.

De resto, os requisitos da seção foram significativamente alterados em virtude da análise de outras contribuições deste Relatório, notadamente as de número 18, 228, 229, 235 e 249. De resto, a ANAC não faz harmonização cega com quaisquer regulamentações

internacionais, e sempre que opta por harmonizar seus regulamentos a tais regulamentações o faz de forma consciente e com justificativa razoável. Ademais, o autor da contribuição não apresentou quaisquer outros argumentos para a inclusão dos requisitos, que não a simples harmonização com o 14 CFR Part 91 da FAA, de modo que não há o que analisar.

Contribuição nº 234-B
Colaborador: Breno Lucas Alvarenga
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.303(a)(4) Voos acrobáticos somente podem ser realizados: (4) em espaços aéreos <u>condicionados</u> , especificamente designados para esse fim ou mediante autorização da autoridade competente, conforme estabelecido nas regras do DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Retirada do termo “condicionados”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
“Espaço aéreo condicionado” é um espaço específico, com dimensões, alturas e posições geográficas determinadas, e representado em cartas de navegação. De acordo com o intenção do item do RBAC 91, a simples designação pelo DECEA de um ponto geográfico, ou de um aeródromo, ou de uma área temporária, por exemplo, não iria satisfazer literalmente o requisito. Assim, retirando-se “condicionados”, extingue-se a possibilidade de interpretação errônea da intenção do requisito.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O parágrafo 91.303(a)(4) foi excluído do texto, pelo entendimento de que se refere a competência do DECEA.

Contribuição nº 235
Colaborador: Oscar José da Silva
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral. (...) (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (...) (2) <u>garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;</u>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão do item 91.303(b)(2).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Qualquer manobra acrobática, seja ela diurna ou noturna, requer precisão e treinamento. São esses requisitos de proficiência do piloto que garantem a segurança das acrobacias. Acrobacias noturnas, normalmente envolvendo luzes, pirotecnia e música são belos shows aéreos que têm se tornado espetáculos à parte, especialmente nos grandes eventos aéreos realizados nos EUA. Mesmo que ainda não se tenha notícia da realização desse tipo de espetáculo no Brasil, não há razão porque tolher, por medidas normativas, a eventual vinda desse tipo de demonstração para o nosso País. Tal medida se mostra inibidora da atividade aérea, retrógrada e paternalista, inconsistente com a competência de atuação em prol do desenvolvimento da aviação civil atribuída à ANAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. De fato, não há razões para se proibir absolutamente as operações noturnas, caso ela seja tecnicamente possível. E o parágrafo (b)(3) (depois da mudança, (c)(2)) já requer condições visuais para a operação. Se a condição visual puder ser atingida no horário noturno, não haveria porquê a operação não poder ser realizada.

Contribuição nº 236
Colaborador: Ricardo Conte
Instituição: CBA – Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.303 - (b) Em caso de voo acrobático (**supressão da vírgula**) de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo **15** dias de antecedência;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Solicitamos que o prazo seja reduzido para 15 dias ou no máximo para 30 dias, uma vez que a maioria das solicitações de demonstração ocorrem por volta de, no máximo, 30 dias. Perde-se a realização de muitos eventos pelos prazos requeridos dilatados em função da captação dos patrocínios ocorrerem na última hora.

Infelizmente a cultura nacional apresentada é esta e entendemos que um aumento dos prazos iriam inviabilizar uma série de eventos que, até pelo fator econômico, acabam sendo fechados de última hora. Com os altos custos da aviação, não podemos esquecer que é uma de nossas missões fomentar a atividade aeronáutica no país.

Ainda, entendemos que o voo acrobático de treinamento fora de zonas de tráfego ou dentro, desde que coordenado com o órgão de controle, atendendo aos requisitos de segurança (1.500') e em área desabitada e coordenado, não oferece risco a terceiros. Desta forma, reduziria a burocracia para a concessão de autorizações deste órgão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Não foi suprimida a vírgula, pois voos acrobáticos são diferentes de voos de demonstração aérea, e a supressão da vírgula os uniria sob um mesmo conceito.

Com relação ao prazo, a disposição foi excluída. A ANAC deve analisar as solicitações no menor tempo hábil possível, considerando a fila de processos. E esse prazo pode ser tanto menor que 60 dias, como pode ser maior, a depender da complexidade daquilo que é solicitado. Dessa forma, a limitação de prazo foi removida da regra.

Contribuição nº 237

Colaborador: Eng Era. Luiz Antonio Dal Magro

Instituição:

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

91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo **10** dias de antecedência;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Solicitamos que o prazo seja reduzido para 10 dias, uma vez que a maioria das solicitações de demonstração ocorrem por volta de, no máximo, 30 dias. Perde-se a realização de muitos eventos pelos prazos requeridos dilatados em função da captação dos patrocínios ocorrerem na última hora.

Infelizmente a cultura nacional apresentada é esta e entendemos que um aumento dos prazos iriam inviabilizar uma série de eventos que, até pelo fator econômico, acabam sendo fechados de última hora. Com os altos custos da aviação, não podemos esquecer que é uma de nossas missões fomentar a atividade aeronáutica no país.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Com relação ao prazo, a disposição foi excluída. A ANAC deve analisar as solicitações no menor tempo hábil possível, considerando a fila de processos. E esse prazo pode ser tanto menor que 60 dias, como pode ser maior, a depender da complexidade daquilo que é solicitado. Dessa forma, a limitação de prazo foi removida da regra.

Contribuição nº 238

Colaborador: Eng Era. Luiz Antonio Dal Magro

Instituição:

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

91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno, salvo em casos previamente autorizados pelo órgão competente;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Porque não se pode realizar voos acrobáticos noturnos? Os Estados Unidos não prevê nenhuma restrição para tal e já realiza belíssimas demonstrações noturnas há muitos anos, como em Oshkosh e Sun'n Fun, por exemplo. O item poderá ser observado em CFR 91-303.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. De fato, não há razões para se proibir absolutamente as operações noturnas, caso ela seja tecnicamente possível. E o parágrafo (b)(3) (depois da mudança, (c)(2)) já requer condições visuais para a operação. Se a condição visual puder ser atingida no horário noturno, não haveria porquê a operação não poder ser realizada.

Contribuição nº 239
Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 15 dias de antecedência; 91.303 - (b) Em caso de voo acrobático de demonstração aérea,... (SUPRESSÃO DA VÍRGULA)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Solicitamos que o prazo seja reduzido para 15 dias ou no máximo para 30 dias, uma vez que a maioria das solicitações de demonstração ocorrem por volta de, no máximo, 30 dias. Perde-se a realização de muitos eventos pelos prazos requeridos dilatados em função da captação dos patrocínios ocorrerem na última hora. Infelizmente a cultura nacional apresentada é esta e entendemos que um aumento dos prazos iriam inviabilizar uma série de eventos que, até pelo fator econômico, acabam sendo fechados de última hora. Com os altos custos da aviação, não podemos esquecer que é uma de nossas missões fomentar a atividade aeronáutica no país.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. Não foi suprimida a vírgula, pois voos acrobáticos são diferentes de voos de demonstração aérea, e a supressão da vírgula os uniria sob um mesmo conceito. Com relação ao prazo, a disposição foi excluída. A ANAC deve analisar as solicitações no menor tempo hábil possível, considerando a fila de processos. E esse prazo pode ser tanto menor que 60 dias, como pode ser maior, a depender da complexidade daquilo que é solicitado. Dessa forma, a limitação de prazo foi removida da regra.

Contribuição nº 240
Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno, salvo em casos previamente autorizados pelo órgão competente; 91.303 - (b) Em caso de voo acrobático de demonstração aérea,... (SUPRESSÃO DA VÍRGULA)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Porque não se pode realizar voos acrobáticos noturnos?

Os Estados Unidos não prevê nenhuma restrição para tal e já realiza belíssimas demonstrações noturnas há muitos anos, como em Oshkosh por exemplo. O item poderá ser observado em CFR 91-303.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Não foi suprimida a vírgula, pois voos acrobáticos são diferentes de voos de demonstração aérea, e a supressão da vírgula os uniria sob um mesmo conceito.

De fato, não há razões para se proibir absolutamente as operações noturnas, caso ela seja tecnicamente possível. E o parágrafo (b)(3) (depois da mudança, (c)(2)) já requer condições visuais para a operação. Se a condição visual puder ser atingida no horário noturno, não haveria porquê a operação não poder ser realizada. Dessa forma, o requisito foi excluído do texto.

Contribuição nº 241

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Morais (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Francis Barros (CBA), René Laerte Crusius (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo 60 dias de antecedência;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) obter autorização prévia da ANAC. A solicitação deve ser formalizada com no mínimo **15** dias de antecedência;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Solicitamos que o prazo seja reduzido para 15 dias ou no máximo para 30 dias, uma vez que a maioria das solicitações de demonstração ocorrem por volta de, no máximo, 30 dias. Perde-se a realização de muitos eventos pelos prazos requeridos dilatados em função da captação dos patrocínios ocorrerem na última hora.

Infelizmente a cultura nacional apresentada é esta e entendemos que um aumento dos prazos iriam inviabilizar uma série de eventos que, até pelo fator econômico, acabam sendo fechados de última hora. Com os altos custos da aviação, não podemos esquecer que é uma de nossas missões fomentar a atividade aeronáutica no país.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Com relação ao prazo, a disposição foi excluída. A ANAC deve analisar as solicitações no menor tempo hábil possível, considerando a fila de processos. E esse prazo pode ser tanto menor que 60 dias, como pode ser maior, a depender da complexidade daquilo que é solicitado. Dessa forma, a limitação de prazo foi removida da regra.

Contribuição nº 242

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Morais (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), René Laerte Crusius (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Francis Barros (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Reinaldo Martins (particular), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Ricardo Conte (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave, a organização responsável pela promoção do evento deve: (2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.303 - (b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou para atendimento a eventos em geral realizado conjuntamente com outra operação aérea, ou havendo público em solo, ou que requeira outras pessoas a bordo da aeronave,

a organização responsável pela promoção do evento deve: (2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno, **salvo em casos previamente autorizados pelo órgão competente;**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Porque não se pode realizar voos acrobáticos noturnos?

Os Estados Unidos não prevê nenhuma restrição para tal e já realiza belíssimas demonstrações noturnas há muitos anos, como em Oshkosh por exemplo. O item poderá ser observado em CFR 91-303.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

De fato, não há razões para se proibir absolutamente as operações noturnas, caso ela seja tecnicamente possível. E o parágrafo (b)(3) (depois da mudança, (c)(2)) já requer condições visuais para a operação. Se a condição visual puder ser atingida no horário noturno, não haveria porquê a operação não poder ser realizada. Dessa forma, o requisito foi excluído do texto.

Contribuição nº 243

Colaborador: Jorge Kersul Filho

Instituição: proprietário de aeronave e piloto

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

91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral.

(...)

(b) Em caso de voo acrobático, de demonstração aérea, de competição aérea ou (...)

(2) garantir que não sejam realizadas atividades aéreas em horário noturno;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

EXCLUSÃO TOTAL DO ITEM (2)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Demonstrações Aéreas devem ser realizadas com precisão. Isto significa que as manobras são realizadas dentro de parâmetros de altura, velocidade, G etc. Na realidade tais manobras podem ser realizadas com a mesma segurança tanto de dia quanto à noite.

Este tipo de exibição vem atraindo multidões a redor do mundo, com maior desenvoltura nos EUA, onde luzes, pirotécnicos e efeitos luminosos atraem total atenção da audiência.

É de se imaginar que este tipo de voo, em futuro muito próximo, chegue ao Brasil, sendo eu mesmo um dos interessados em realizá-lo. Como a legislação, smj, deve se adequar ao que for possível ser previsto, sugiro que não se restrinja, sem uma justificativa plausível, o voo de demonstração noturno ou acrobático noturno – uma das mais belas imagens que podem ser guardadas na memória.

Acrobacias ou demonstrações no período noturno devem ser vistas com total naturalidade, não havendo na minha visão (e pelos exemplos em outros países) razão para proibi-los.

No site: <https://vimeo.com/100657827> , a partir de três minutos, pode ser vista uma demonstração noturna realizada, inclusive, com asa delta.

Se um piloto está habilitado a voar diurno e noturno, não parece existir razão restringir o seu voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

De fato, não há razões para se proibir absolutamente as operações noturnas, caso ela seja tecnicamente possível. E o parágrafo (b)(3) (depois da mudança, (c)(2)) já requer condições visuais para a operação. Se a condição visual puder ser atingida no horário noturno, não haveria porquê a operação não poder ser realizada. Dessa forma, o requisito foi excluído do texto.

Contribuição nº 244

Colaborador: Reinaldo Martins

Instituição: particular

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

91.303 - (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Eliminar o item.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que tal item é **totalmente** contra o bem comum, uma vez que dentre os vários objetivos das aeronaves da união e de associações e federações, a competição e a demonstração aérea são fundamentais ao fomento da atividade, objetivo este que até já foi formalmente regulado pelo antigo DAC quando da época da compra das aeronaves Christen Eagle II na década de 80, aliás um dos excelentes projetos daquela época e que alavancou não só a atividade acrobática no Brasil como também a aviação experimental. Todas as competições aéreas que ocorrem em nosso país, Acrobacia, Vôo A Vela, Rally Aéreo contam com aeronaves nesta categoria. Ratificamos a importância das competições aéreas como disciplina importante na formação dos pilotos, como esporte e como instrumento de fomento e de divulgação da atividade aérea, hoje infelizmente tão mal propagada em nossa mídia.

No caso do uso indevido das aeronaves, entendemos que os meios legais de coibição das atividades ilícitas e para usos pessoais e não aos propostos para o bem comum, devam ser fiscalizados, julgados e punidos pelas esferas competentes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. De fato, isso não é disposição para constar do RBAC nº 91, mas no próprio termo de cessão ou outro instrumento adequado, que determinará o caso concreto.

Contribuição nº 245

Colaborador: Eng Era. Luiz Antonio Dal Magro

Instituição:

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

91.303 - (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.303 - (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral, **exceto planadores e as aeronaves acrobáticas.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que tal item é **totalmente** contra o bem comum, uma vez que dentre os vários objetivos das aeronaves da união e de associações e federações, a competição e a demonstração aérea são fundamentais ao fomento da atividade, objetivo este que até já foi formalmente regulado pelo antigo DAC quando da época da compra das aeronaves Christen Eagle II e dos planadores DISCUS na década de 80, aliás um dos excelentes projetos daquela época e que alavancou competição em planadores e a atividade acrobática no Brasil como também a aviação experimental.

Vale lembrar que no último Campeonato Nacional de Acrobacia Aérea o campeão de uma das categorias utilizou uma aeronave de aeroclube.

Ratificamos a importância da atividade da acrobacia aérea como disciplina importante na formação dos pilotos, como esporte e como instrumento de fomento e de divulgação da atividade aérea, hoje infelizmente tão mal propagada em nossa mídia.

No caso do uso indevido das aeronaves, entendemos que os meios legais de coibição das atividades ilícitas e para usos pessoais e não aos propostos para o bem comum, devam ser fiscalizados, julgados e punidos pelas esferas competentes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. O dispositivo foi excluído do texto. De fato, isso não é disposição para constar do RBAC nº 91, mas no próprio termo de cessão ou outro instrumento adequado, que determinará o caso concreto.

Contribuição nº 246

Colaboradores: Cesar Augustus Mazzoni, Gustavo Andreoni Vieira d'Almeida, Carlos Werner Dierkes, Jorge Ferreira, Armando Pettinelli Neto

Instituição: Aeroclube de Tatuí

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

RBAC 91.303 (c): Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão total do item 91.303 (c) do RBAC 91.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1. Introdução:

Quando da criação da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, pela Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, todas as normas que regulavam a aviação civil brasileira era emitidas pelo DAC – Departamento de Aviação Civil, órgão este ligado ao então Ministério de Aeronáutica.

A Lei 11.182/2005 estabeleceu no artigo 47, inciso I, que as normas e regulamentos emanados pelo DAC continuarão em vigor até que sejam substituídas pela nova regulamentação:

“Art. 47. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

I – os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, sendo que as concessões, permissões e autorizações pertinentes à prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação.”

Dessa forma, desde a sua criação, a ANAC vem substituindo as normas do DAC, conhecidas por RBHA – Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica, por suas normas, as chamadas RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil.

No decorrer do ano de 2015, a mudança chegou ao RBHA 91, que trata das Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis.

Todavia, a ANAC está equivocando-se na edição dessas novas normas, as quais, se aprovadas da forma que estão sendo propostas, através das consultas públicas, poderão engessar, quiçá, extinguir com a aviação civil de pequeno porte e com as escolas de aviação civil, causando grandes prejuízos a todo o sistema de aviação civil brasileiro.

Logo, o presente parecer visa sugerir à ANAC alteração ou mesmo exclusão de alguns termos, evitando-se o colapso da aviação civil de pequeno porte e as escolas de aviação civil.

2. Discussão sobre a proposta de minuta do RBAC 91:

A ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil foi criada pela Lei Federal nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, substituindo o então DAC – Departamento de Aviação Civil.

Segundo consta da redação dos artigos 1º e 2º da Lei 11.182/2005, a ANAC é um órgão de governo, a qual compete regular e fiscalizar as atividades de aviação civil:

“art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado”.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.”

“Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.”

Consta ainda no artigo 47, inciso I, da citada Lei que as normas e regulamentos emanados pelo DAC continuarão em vigor até que sejam substituídas pela nova regulamentação:

“Art. 47. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

I – os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC sendo que as concessões, permissões e autorizações pertinentes à prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação;”

Contudo, a ANAC quando da edição da nova regulamentação em substituição as normas do extinto DAC, está ultrapassando os limites da boa-fé objetiva, dos princípios gerais de direito e da hierarquia das leis, colocando em vigência normas que acabam por engessar todo o sistema de aviação civil brasileiro, contrariando seus próprios objetivos.

A Lei Federal de nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, estabeleceu nos incisos do artigo 8º quais são os objetivos da ANAC, dentre outros:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e **para o desenvolvimento e fomento da aviação civil**, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:” (grifo nosso)

Entretanto, a própria ANAC, quando da edição dos textos normativos da minuta do RBAC 91, acabaram por contrariar seus próprios objetivos, dificultando o cumprimento das mesmas, embaraçando o desenvolvimento da aviação civil, ou invés de fomentá-la.

Desta feita, a ANAC ao aprovar o texto do RBAC 91 da forma que foi apresentado à consulta pública, modificará situações que se encontram consolidadas há décadas, inviabilizando o desenvolvimento e o fomento da aviação civil brasileira e atropelando os princípios gerais de direito, editando normas que são impossíveis de serem cumpridas e, se as forem, impedirão quaisquer aeronaves de alçar voos, fugindo assim a sua finalidade.

Segundo a melhor doutrina, “em relação aos conflitos de leis no tempo, a Lei de Introdução visa analisar e apontar soluções para os seguintes problemas: (...) d) os condizentes com a permanência ou da norma. A permanência da norma indica que a lei, uma vez

promulgada e publicada, obrigará indefinidamente até que venha a ser revogada por outra lei. A revogação de uma norma pela superveniência de outra, regendo a mesma matéria, causa triplice repercussão na antiga lei, pois poderá atingir situações já consumadas sob sua égide, afetar os efeitos pretéritos produzidos ou incidir sobre os efeitos presentes ou futuros de situações passadas ocorridas na vigência da norma revogada” (Diniz, Maria Helena. Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro Interpretada – 8ª ed. – São Paulo: Saraiva, 2001, pág. 13).

Com isso, temos que as situações consolidadas sob a égide do RBHA 91 e que estão violando os objetivos da ANAC previstos no artigo 8º da Lei 11.181/2005, os princípios gerais de direito e as normas hierarquicamente superiores deverão ser modificados, sob pena de serem inconstitucionais ou não serem recepcionados pelo ordenamento jurídico pátrio.

Ou seja, as normas do RBHA 91, mesmo que sejam revogadas em um futuro próximo pelo RBAC 91, poderão continuar vinculante, tendo plena vigor para casos anteriores a sua revogação, produzindo efeitos, ante o fato de que se deve respeitar o ato jurídico perfeito e o direito adquirido, previstos no inciso XXXVI, do artigo 5º, da Constituição Federal de 1988.

Já *“a eficácia vem a ser a qualidade do texto normativo vigente de pode produzir, ou irradiar, no seio da coletividade, efeitos jurídicos concretos, supondo, portanto, não só a questão de sua condição técnica de aplicação, observância, ou não, pelas pessoas a quem se dirige, mas também de sua adequação em face da realidade social, por ele disciplinada, e aos valores vigentes na sociedade, o que conduziria ao seu sucesso. A eficácia diz respeito, portanto, ao fato de se saber se os destinatários da norma poderão ajustar, ou não, seu comportamento, em maior ou menor grau, às prescrições normativas, ou seja, se poderão cumprir, ou não, os comandos jurídicos, se poderão aplica-los ou não”* (Diniz, Maria Helena. Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro Interpretada – 8ª ed. – São Paulo: Saraiva, 2001. pág. 51).

Desta forma, sempre que houver duas normas que tratam do mesmo assunto – RBHA 91 e RBAC 91 – a última norma, mais nova, prevalece sobre as anteriores resguardados os casos do direito adquirido e do ato jurídico perfeito. Conforme será visto, a minuta do texto do RBAC 91 criará dificuldades para o desenvolvimento da prática da aviação civil brasileira, além de se exigir dos pilotos e proprietários de aeronaves prestações impossíveis de se obter.

Segundo a Tabela comparativa do RBHA nº 91 versus a proposta do RBAC nº 91, na página 42, **nada consta de como seria a norma sobre o uso de Aeronaves da Categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas aos Aeroclubes, Associações ou Federações**. Já na proposta do RBAC nº 91 consta a seguinte redação do item 91.303 (c):

“Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.”

A justificativa para a inserção desse texto, por parte da ANAC é a seguinte:

“Requisito inserido para restringir o uso de aeronaves cedidas, em contraposição à IAC 91.1001, item 3.4.1.2, que não detalha a categoria que não pode participar de eventos.”

Diante desta justificativa, necessário se analisar a norma da IAC – Instrução de Aviação Civil de nº 91.1001, item 3.4.1.2, pois sem essa análise não é possível concluir o presente parecer.

A IAC 91.1001, de 21 de junho de 2005, promulgada pelo Extinto DAC, a qual ainda está válida, tem por finalidade padronizar procedimentos, visando aumentar a segurança das demonstrações e competições conduzidas por pilotos civis, conforme consta do artigo 1.1.

Consta da sua introdução da IAC 91.1001 o seguinte:

“Eventos envolvendo atividades aéreas de demonstração ou competição, para que sejam executados com segurança, exigem uma perfeita coordenação entre tripulantes, controladores, organizadores e autoridades aeronáuticas e locais. A responsabilidade sobre cada tarefa deve ser bem definida de forma que todos os pontos vulneráveis sejam cobertos. Esta IAC visa padronizar procedimentos, visando aumentar a segurança das demonstrações e competições conduzidas por pilotos civis.”

Na Seção 3 da IAC 91.1001 é o capítulo que trata da organização das competições e demonstrações aéreas, sendo que o artigo 3.4 da ICA 90.1001, o Extinto DAC definiu quais eram as aeronaves que poderiam participar de demonstrações ou competições aéreas:

“3.4 AERONAVES

3.4.1 AERONAVES AUTORIZADAS

3.4.1.1 Aviões homologados pelo RBHA 23 na categoria acrobática, ou aviões projetados e construídos para uso militar e aceitos por uma das Forças Armadas brasileiras como avião acrobático, desde que tenha obtido um certificado de homologação civil brasileiro nos termos do RBHA 21, seção 21.27.

3.4.1.2 Aviões experimentais acrobáticos, de propriedade do DAC, cedidos a aeroclubes.

3.4.1.3 Aeronaves não homologadas, desde que seus fabricantes e/ou operadores se responsabilizem pelas suas qualidades acrobáticas.

A norma em estudo é o artigo 3.4.1.2 da IAC 91.1001, a qual é norma específica, visto que trata tão somente das aeronaves acrobáticas.

É princípio geral do direito que somente se pode fazer algo ou não fazer em virtude da lei.

No caso em questão, temos que o artigo 3.4.1.2 da IAC 91.1001 é norma especial restritiva a uma categoria de aeronaves: as experimentais acrobáticas e há nenhuma outra aeronave, não importando se ela é PRI ou PIN.

Essa interpretação se dá pela técnica gramatical de interpretação da norma, a qual busca o sentido literal do texto normativo, uma vez que há definição clara e técnica do texto: “aviões experimentais acrobáticos”.

Assim, quando da justificativa da proposta do RBAC 91, item 91.303 (c), que proíbe as aeronaves da União, cedidas aos Aeroclubes ou Associações/Federações de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral, sob o argumento que a IAC 91.1001, item 3.4.1.2 não detalha a categoria da aeronave, erra a ANAC em sua interpretação.

Atualmente a categoria das aeronaves é estabelecida pelo RBHA 472, bem como pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Consta do RBHA 47, item 47.63:

“47.63 - CLASSIFICAÇÃO DE AERONAVE

As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas. Para fins de processamento, seguro, emolumentos e categoria de registro no RAB, além da expedição de certificados, a classificação das aeronaves civis fica estabelecida conforme discriminado nesta subparte.”

Todavia, agora com a proposta da minuta do RBAC 91, item 91.303 (c), a ANAC, por meio de interpretação indutiva, deslocou-se da norma especial e individual para a norma geral, impedindo centenas de aeronaves de cumprir com a destinação e função que foram adquiridas, que é o treinamento de pilotos e a competição entre os mesmos.

Ora, se uma aeronave não pode cumprir a sua finalidade, que é um bem maior, não há por que de existir essa norma restritiva.

Além disso, necessário também é interpretar a IAC 91.1001 como um todo, ainda sob a égide da interpretação gramatical e também pelo processo lógico, que se concluirá que a mesma é aplicável tão somente aos voos acrobáticos e a nenhuma outra modalidade de voo.

Todavia, agora a ANAC, diga-se novamente, utilizando do processo indutivo de interpretação, desprezando os demais métodos de interpretação da norma, migrou da situação especial e individual, para a geral, colocando em risco toda a aviação civil brasileira, ao proibir a participação de aeronaves em demonstrações e competições.

Ademais, uma dúvida surge: por se tratar de proibição de participação em competições, o Ministério dos Esportes foi ouvido ou mesmo foi convidado a se manifestar sobre a redação do RBAC 91.303 (c), já que é o Ministério dos Esportes que tem legitimidade sobre as competições e sobre a área esportiva no território nacional e não a ANAC, a qual cabe somente regular a atividade aérea?

Acredito que não. Portanto, temos mais uma ilegalidade, sabendo-se que a Legislação Processual Administrativa Federal é clara em disciplinar que, quando se edita uma norma houver um terceiro envolvido, necessário a sua participação, sob pena de anulação de todo o procedimento.

Além disso, a redação dos contratos de cessão e doação das aeronaves do extinto DAC para os Aeroclubes, Associações e Federações, já pactuado há mais de uma década, o qual fez, e faz lei entre as partes, é claro em permitir a utilização das aeronaves em atividade de aerodesporto e em competições.

Por conseguinte, não utilizar as aeronaves em competições, ou também em demonstrações, é violar o contrato celebrado e desviar o destino da função da aeronave, ensejando a quebra de contrato, o que poderá gerar responsabilidades administrativas e de perdas e danos para quem ensejar a quebra do contrato, no caso a ANAC.

3. Da Conclusão:

Considerando o contrato de cessão de uso e de doação das aeronaves do extinto DAC para os Aeroclubes, Associações e Federações terem sido legitimadas e acabadas há décadas, fazendo lei entre as partes, a qual não é possível alteração, principalmente na destinação e utilização do bem cedido ou doado.

Considerando que a proibição de utilização das aeronaves das categorias PRI ou PIN são utilizadas há anos em competições e demonstrações, sem o histórico de problemas ou acidentes.

Considerando que não utilizar as aeronaves em competições, ou também em demonstrações, é violar o contrato celebrado e desviar o destino da função da aeronave, ensejando a quebra de contrato.

Tenho que a norma descrita na minuta da proposta do RBAC 91, item 91.303 (c), é irregular e inconstitucional, eis que violadora da função social da propriedade e a limitação ao uso de bem, o qual foi adquirido para, dentre outros, ser utilizado em competições e demonstrações.

Ademais, não há qualquer justificativa prática ou real para que seja imposta essa limitação.

Portanto, o item 91.303 (c) da proposta da minuta do RBAC 91 deverá ser excluído do texto, evitando-se danos irreparáveis e incalculáveis a aviação civil brasileira.

Tatui/SP, aos 16 de dezembro de 2015.

Cesar Augustus Mazzoni - OAB/SP 193.657 - Código ANAC 879601

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. De fato, isso não é disposição para constar do RBAC nº 91, mas no próprio termo de cessão ou outro instrumento adequado, que determinará o caso concreto.

Contribuição nº 247

Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho

Instituição: particular

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

91.303 - (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

EXCLUSÃO DO TEXTO!!!

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que tal item é **totalmente** contra o bem comum, uma vez que dentre os vários objetivos das aeronaves da união e de associações e federações, a competição e a demonstração aérea são fundamentais ao fomento da atividade, objetivo este que até já foi formalmente regulado pelo antigo DAC quando da época da compra das aeronaves Christen Eagle II na década de 80, aliás um dos excelentes projetos daquela época e que alavancou não só a atividade acrobática no Brasil como também a aviação experimental. É óbvio que os tempos hoje são outros, mas não podemos esquecer-nos das dificuldades econômicas e a realidade financeira e social de nosso país.

Vale lembrar que no último Campeonato Nacional de Acrobacia Aérea o campeão de uma das categorias utilizou uma aeronave de aeroclube.

Ratificamos a importância da atividade da acrobacia aérea como disciplina importante na formação dos pilotos, como esporte e como instrumento de fomento e de divulgação da atividade aérea, hoje infelizmente tão mal propagada em nossa mídia.

No caso do uso indevido das aeronaves, entendemos que os meios legais de coibição das atividades ilícitas e para usos pessoais e não aos propostos para o bem comum, devam ser fiscalizados, julgados e punidos pelas esferas competentes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. De fato, isso não é disposição para constar do RBAC nº 91, mas no próprio termo de cessão ou outro instrumento adequado, que determinará o caso concreto.

Contribuição nº 248

Colaborador: Celso Luiz Cardoso Vilarinho
Instituição: FBVV – Federação Brasileira de Voo a Vela
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.303 Voos acrobáticos, de demonstração aérea, de competição aérea e em eventos em geral (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voos de demonstração aérea.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A aprovação do texto proposto significará o fim das competições de planadores no Brasil. A totalidade dos aviões rebocadores e grande parte dos planadores da categoria de acesso seriam proibidos de participar. A proibição da participação de aeronaves doadas pelo antigo DAC em competições aéreas não faz parte do escopo do contrato de doação. Pelo contrário, o contrato rege em seu artigo 7º que o donatários se obrigam a utilizar as aeronaves doadas dentro dos princípios do aerodesporto. A proibição da participação de aeronaves de propriedade da União em nome da ANAC de competições vai de encontro a um aspecto importante de fomento à aviação civil, ação intrínseca ao papel da ANAC conforme o artigo 8º da lei 11.182 que regeu a sua criação. A participação em competições no voo a vela é um importante incentivo ao aprimoramento e treinamento dos pilotos de planador. Historicamente um considerável percentual dos praticantes de voo a vela que se iniciam no esporte ainda jovens acabam optando por atividades profissionais ligadas à aviação e a indústria aeronáutica. Muitos dos profissionais que contribuíram para a Embraer se tornar o que é hoje tiveram o seu primeiro contato com a aviação no voo a vela, incluindo o Engº Ozires Silva, que dispensa maiores apresentações. A competição de planador não leva os pilotos a um confronto direto como em outras competições porque o voo é individual e isolado, ocorrendo em altura e tempos diferentes. O confronto ocorre no computador após o voo, que em programa específico, apura a classificação. Destacamos ainda, que devido a essa característica, o índice de acidentes com aeronaves doadas ou de propriedade da União, em competições de planadores, em um passado recente, tem sido insignificante, fruto também de ações da Federação Brasileira de Voo a Vela buscando obter um ambiente de maior segurança de voo nesses eventos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. O dispositivo foi excluído do texto. De fato, isso não é disposição para constar do RBAC nº 91, mas no próprio termo de cessão ou outro instrumento adequado, que determinará o caso concreto.

Contribuição nº 249
Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Francis Barros (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Márcio de Farias Dell’Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Ricardo Conte (CBA), Sergio de Faria Bica Junior (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.303 - (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.303 - (c) Aeronaves categoria PRI/PIN de propriedade da União, cedidas ou doadas a aeroclubes ou associações/federações, são proibidas de participar de voo de demonstração aérea, de competição aérea ou em eventos em geral, exceto as aeronaves acrobáticas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Entendemos que tal item é totalmente contra o bem comum, uma vez que dentre os vários objetivos das aeronaves da união e de associações e federações, a competição e a demonstração aérea são fundamentais ao fomento da atividade, objetivo este que até já foi formalmente regulado pelo antigo DAC quando da época da compra das aeronaves Christen Eagle II na década de 80, aliás um dos excelentes projetos daquela época e que alavancou não só a atividade acrobática no Brasil como também a aviação experimental. É óbvio que os tempos hoje são outros, mas não podemos esquecer-nos das dificuldades econômicas e a realidade financeira e social de nosso país. Vale lembrar que no último Campeonato Nacional de Acrobacia Aérea o campeão de uma das categorias utilizou uma aeronave de aeroclube. Ratificamos a importância da atividade da acrobacia aérea como disciplina importante na formação dos pilotos, como esporte e como instrumento de fomento e de divulgação da atividade aérea, hoje infelizmente tão mal propagada em nossa mídia. No caso do uso indevido das aeronaves, entendemos que os meios legais de coibição das atividades ilícitas e para usos pessoais e não aos propostos para o bem comum, devam ser fiscalizados, julgados e punidos pelas esferas competentes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. De fato, isso não é disposição para constar do RBAC nº 91, mas no próprio termo de cessão ou outro instrumento adequado, que determinará o caso concreto.

Contribuição nº 250

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.303

(g) Para os propósitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:

- (1) *competição aérea* significa uma atividade aerodesportiva ...
- (2) *demonstração aérea* significa a apresentação para um determinado público ...
- (3) *manobra aérea* significa a mudança da atitude e/ou altitude de uma aeronave em voo...
- (4) *voo acrobático* é aquele que envolve a realização intencional de manobras...

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Mover as definições para o RBAC 01.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As definições são gerais e aplicáveis em outros contextos que não só este requisito. Mais apropriado e transparente seria que elas estivessem no RBAC 01, onde estão as demais definições.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

É mais apropriado, por ora, manter essas definições com aplicabilidade em âmbito local do que estendê-las para todos os regulamentos da ANAC, sendo que seu impacto não foi avaliado. O não acatamento desta contribuição não tem impactos sobre a aplicação dos requisitos.

Contribuição nº 251

Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho

Instituição: particular

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

91.303

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

REVISÃO GERAL

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No regulamento em questão impõe-se uma série de restrições a atividade de competição acrobática e de demonstração. Porém vale lembrar que um dos preceitos primordiais da segurança de voo é o treinamento dessas atividades. A prática leva a perfeição e não podemos impor requisitos tão severos ao treinamento de tais atividades, sob o risco de diminuirmos o treinamento e aumentarmos as estatísticas de acidentes. Portanto sugerimos um entendimento que quando não há público presente, desde que em uma área específica para a atividade, com coordenação de solo para tal, com aeronave e pilotos habilitados, o treinamento de tais atividades seja liberado sem a necessidade das obrigações nos itens anteriores.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O autor da contribuição não foi suficientemente claro em que sentido os requisitos deveriam ser alterados. No entanto, os requisitos da seção foram significativamente alterados em virtude da análise de outras contribuições deste Relatório, notadamente as de número 18, 228, 229, 235 e 249 deste Relatório.

Contribuição nº 252

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), René Laerte Crusius (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Francis Barros (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Eduardo Siqueira Costa Neto (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Francisco de Paula Lacerda de Almeida Vieira (CAER- Clube de Aeronautica Sede Barra), Eng. Aer. Luiz Antonio Dal Magro, Joao Martins Garcia (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.303
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No regulamento em questão impõe-se uma série de restrições a atividade de competição acrobática e de demonstração. Porém vale lembrar que um dos preceitos primordiais da segurança de voo é o treinamento dessas atividades. A prática leva a perfeição e não podemos impor requisitos tão severos ao treinamento de tais atividades, sob o risco de diminuirmos o treinamento e aumentarmos as estatísticas de acidentes. Portanto sugerimos um entendimento que quando não há público presente, desde que em uma área específica para a atividade, com coordenação de solo para tal, com aeronave e pilotos habilitados, o treinamento de tais atividades seja liberado sem a necessidade das obrigações nos itens anteriores.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O autor da contribuição não foi suficientemente claro em que sentido os requisitos deveriam ser alterados. No entanto, os requisitos da seção foram significativamente alterados em virtude da análise de outras contribuições deste Relatório, notadamente as de número 18, 228, 229, 235 e 249 deste Relatório.

Contribuição nº 253
Colaborador: Luiz Claudio Gonçalves
Instituição: Flyer indústria aeronáutica Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.305 Áreas de ensaios em voo Somente é permitido conduzir ensaios em voo em uma aeronave se dentro dos espaços aéreos condicionados, publicados na IAIP para esse fim, ou mediante autorização específica de autoridade competente do DECEA e sob coordenação de um órgão ATC.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.305 Áreas de ensaios em voo Somente é permitido conduzir ensaios em voo em uma aeronave se dentro dos espaços aéreos condicionados, publicados na IAIP para esse fim, ou mediante autorização específica de autoridade competente do DECEA e sob coordenação de um órgão ATC, ou ainda em áreas desprovidas de controle de tráfego aéreo desde que num raio de 25NM do aeródromo base.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Permitir ensaios de voo de aeronaves de baixa complexidade de forma desburocratizada
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. O requisito foi excluído, tendo-se em vista o entendimento de que cabe ao DECEA definir em suas regras em quais áreas podem ser realizados ensaios em voo.

Contribuição nº 254
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.305 Áreas de ensaios em voo Somente é permitido conduzir ensaios em voo em uma aeronave se dentro dos espaços aéreos condicionados, publicados na IAIP para esse fim, ou mediante autorização específica de autoridade competente do DECEA e sob coordenação de um órgão ATC.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.305 Áreas de ensaios em voo Somente é permitido conduzir ensaios em voo em uma aeronave se dentro dos espaços aéreos condicionados, publicados no Pacote Integrado de Informações Aeronáuticas (IAIP) para esse fim, ou mediante autorização específica de autoridade competente do DECEA e sob coordenação de um órgão ATC.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não consta no RBAC 91 ou no RBAC 01 a definição de IAIP. Foi sugerida uma tradução para a sigla em inglês “Integrated Aeronautical Information Package”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O requisito foi excluído, tendo-se em vista o entendimento de que cabe ao DECEA definir em suas regras em quais áreas podem ser realizados ensaios em voo.

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo
Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.305 Áreas de ensaios em voo Somente é permitido conduzir ensaios em voo em uma aeronave se dentro dos espaços aéreos condicionados, publicados na IAIP para esse fim, ou mediante autorização específica de autoridade competente do DECEA e sob coordenação de um órgão ATC.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.305 Áreas de ensaios em voo Somente é permitido conduzir ensaios em voo em uma aeronave se dentro dos espaços aéreos condicionados, publicados na IAIP para esse fim, ou mediante autorização específica de autoridade competente do DECEA e sob coordenação de um órgão ATC, ou ainda em áreas desprovidas de controle de trafego aéreo desde que num raio de 25NM do aeródromo base.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Permitir ensaios de voo de aeronaves de baixa complexidade de forma desburocratizada
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. O requisito foi excluído, tendo-se em vista o entendimento de que cabe ao DECEA definir em suas regras em quais áreas podem ser realizados ensaios em voo.

Contribuição nº 256
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.305 Áreas de ensaios em voo Somente é permitido conduzir ensaios em voo em uma aeronave se dentro dos espaços aéreos condicionados, publicados na IAIP para esse fim, ou mediante autorização específica de autoridade competente do DECEA e sob coordenação de um órgão ATC.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sem sugestão.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A versão atual do requisito só exige que os ensaios sejam conduzidos em áreas escassamente povoadas, não necessitando de qualquer aprovação do DECEA para tais áreas. Não somos contra o novo texto proposto, só queremos alertar que talvez a questão não tenha sido devidamente debatida com o DECEA durante sua proposição. Talvez tenha sido levado em conta as necessidades somente dos grandes fabricantes (Embraer e Helibrás) e das Forças Armadas, entes que já dispõem e utilizam de área devidamente designada para seus ensaios. Ocorre (e talvez não seja de conhecimento comum) que anualmente centenas de novas aeronaves experimentais de construção amadora e leve esportiva também precisam passar por ensaios em voo. Estas aeronaves são fabricadas de forma dispersa, por todo Brasil, distante das áreas já demarcadas para execução deste tipo de ensaio. Atualmente, elas realizam seus ensaios sem problemas com base na atual regra. Com a mudança da regra, haverá inicialmente grande demanda ao DECEA para se obter as autorizações específicas para esta operação. Sugerimos levar este fato ao conhecimento daquele órgão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. O requisito foi excluído, tendo-se em vista o entendimento de que cabe ao DECEA definir em suas regras em quais áreas podem ser realizados ensaios em voo.

Contribuição nº 257
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.307 (a) O piloto de uma aeronave civil somente pode permitir que um paraquedas disponível para uso em emergência seja colocado a bordo dessa aeronave se o paraquedas for do tipo aprovado e: (1) se do tipo de assento, tenha sido dobrado por uma pessoa qualificada dentro dos 120 dias precedentes; ou (2) se de qualquer outro tipo, tenha sido dobrado por uma pessoa qualificada: (i) dentro dos 120 dias precedentes, se o velame, tirantes e arreios forem exclusivamente de nylon, rayon ou outras fibras sintéticas similares, ou de materiais substancialmente resistentes a danos por mofo, fungos diversos ou outros agentes putrefatórios que se desenvolvem em ambientes úmidos; ou (ii) dentro dos 60 dias precedentes, se qualquer parte dos paraquedas for composta por seda, ou mistura de lã e seda, ou outras fibras naturais ou materiais não especificados no parágrafo (a)(2)(i) desta seção.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.307 (a) O piloto de uma aeronave civil somente pode permitir que um paraquedas disponível para uso em emergência seja colocado a bordo dessa aeronave se o paraquedas for de tipo aprovado e: (1) se do tipo de assento, tiver sido dobrado por uma pessoa qualificada dentro dos 120 dias precedentes; ou (2) se de qualquer outro tipo, tiver sido dobrado por uma pessoa qualificada: (i) dentro dos 120 dias precedentes, se o velame, tirantes e arreios forem exclusivamente de nylon, rayon ou outras fibras sintéticas similares, ou de materiais substancialmente resistentes a danos por mofo, fungos diversos ou outros agentes putrefatórios que se desenvolvem em ambientes úmidos; ou (ii) dentro dos 60 dias precedentes, se qualquer parte do paraquedas for composta por seda, ou mistura de lã e seda, ou outras fibras naturais ou materiais não especificados no parágrafo (a)(2)(i) desta seção.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajustes editoriais: - “de tipo aprovado” em lugar de “do tipo aprovado”, pois entendo que não há somente um tipo aprovado de paraquedas, para tratá-lo com artigo definido; - “tiver” no lugar de “tenha”: “se o paraquedas for do tipo aprovado e tiver”; - “parte do paraquedas” em lugar de “parte dos paraquedas”, pois se refere a um único paraquedas, mencionado em (a): “o paraquedas for do tipo aprovado”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 258
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.309 Reboque de planadores e veículos ultraleves não-propulsados
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.309 Reboque de planadores
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O termo “ultraleve não-propulsado” não está definido em regulamento e em última instância, é de fato um planador, e portanto, o texto é redundante. Além disso, o RBHA 103 que trata de aeronaves ultraleves, define em 103.3(a)(1) que ultraleve é uma aeronave monomotor, com motor convencional (a explosão) e propulsado por uma única hélice.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 259
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.309 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil rebocando planadores se: (1) [reservado];
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.309 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil rebocando planadores se: (1) o piloto em comando da aeronave rebocadora seja qualificado para tal;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Propomos manter o requisito como está no RBHA 91. Não entendemos porque foi retirada a exigência de que o piloto do rebocador seja qualificado para tal, já que há uma habilitação específica para este tipo de operação, descrita no RBAC 61, Subparte O. Entendemos importante manter esta exigência no requisito operacional.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A habilitação se encontra contemplada no parágrafo 91.5(a)(3) do RBAC 91 e não é necessário repetir.

Contribuição nº 260

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.309 Reboque de planadores e veículos ultraleves não-propulsados

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil rebocando planadores se:

(1) [reservado];

(b) É vedado ao piloto de uma aeronave civil alijar o cabo de reboque, após liberar o planador, de maneira que possa por em risco a vida ou a propriedade de terceiros.

91.311 Reboques outros que não de planador

Somente é permitido ao piloto de uma aeronave civil realizar quaisquer tipos de reboque com uma aeronave (outros que não os referidos na seção 91.309 deste Regulamento) desde que a operação tenha sido expressamente aprovada pela ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.309 Reboque de planadores

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil rebocando planadores se:

(1) o piloto em comando da aeronave rebocadora possuir as prerrogativas da habilitação de piloto rebocador de planador, conforme estabelecido na seção 61.257 do RBAC nº 61;

(b) É vedado ao piloto de uma aeronave civil alijar o cabo de reboque, após liberar o planador, de maneira que possa pôr em risco a vida ou a propriedade de terceiros.

91.311 Reboques outros que os referidos na seção 91.309

Somente é permitido ao piloto de uma aeronave civil realizar quaisquer tipos de reboque com uma aeronave (outros que não os referidos na seção 91.309 deste Regulamento) se a operação tiver sido expressamente aprovada pela ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ultraleves não-propulsados

O título da seção havia sido alterado na minuta em relação ao RBHA 91 para incluir veículos ultraleves não-propulsados. Embora esta alteração possa ter sentido e esteja alinhada ao texto do FAR, entendo que só faria sentido se a mesma alteração fosse replicada para todo o texto da seção (e não apenas no título), pois é o texto da seção que de fato estabelece os requisitos.

Na proposta acima, retornei o título da seção ao da RBHA 91.309, pois não sei se de fato é intenção da ANAC que a aplicabilidade da seção seja alterada para incluir veículos ultraleves não-propulsados. Caso seja, sugiro que todo o texto da seção seja revisado para incluir tais ultraleves.

Para se alinhar a essa alteração, o título da seção 91.311 foi também em alterado, com texto similar ao FAR.

Ainda, observo que outros trechos do regulamento dependem dessa decisão e devem ser alterados de acordo, como o 91.327(a)(1).

Habilitação de rebocador de planador

Ainda, em 91.309(a)(1), foi retirada na minuta, com relação ao RBHA 91, a exigência de que o piloto em comando da aeronave rebocadora seja qualificado para a operação. Entendo que isso signifique que o piloto deve possuir habilitação de piloto rebocador de planador válida (habilitação para a operação), habilitação para a aeronave (61.257(b)), além de experiência recente (61.257(d)).

Ainda que o parágrafo 61.257(d) esteja sob discussão, uma vez que foi proposta sua retirada na última audiência pública do RBAC 61, entendo que não há dúvida que a habilitação é necessária. Assim, proponho manter o requisito atualmente constante no RBHA 91, com adaptação. Optei por referenciar as prerrogativas do RBAC 61.257, porque assim não é necessário adaptar o texto do RBAC 91 à exigência ou não de experiência recente no RBAC 61. Utilizando referência, prevalecerá o que constar no RBAC 61.

Caso se entenda que a aplicabilidade da seção deve ser estendida, conforme discutido no início dessa proposta, mas que a habilitação deve ser exigida apenas dos pilotos rebocadores de planador (e não dos pilotos rebocadores de veículos ultraleves não-propulsados), sugiro o seguinte texto:

“(1) o piloto em comando da aeronave rebocadora possuir as prerrogativas da habilitação de piloto rebocador de planador, conforme estabelecido na seção 61.257 do RBAC nº 61, apenas para operações de reboque de planadores (não aplicável a reboque de veículos ultraleves não-propulsados);”

Ajuste editorial

- Em 91.309(b), por incluído acento diferencial em “pôr”.

- em 91.311, foi alterado o “desde que ... tenha” para “se ... tiver”, por melhor se adequar à estrutura “somente é permitido...”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Com relação à sugestão de alteração do título e às alterações na seção 91.311, as sugestões foram acatadas.
Com relação à sugestão de inclusão do parágrafo 91.309(a)(1), a habilitação se encontra contemplada no parágrafo 91.5(a)(3) do RBAC 91 e não é necessário repetir.

Contribuição nº 261
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.313 (c) É vedado operar uma aeronave civil categoria restrita transportando passageiros ou cargas com fins lucrativos. Para os objetivos deste parágrafo uma operação com propósitos especiais, envolvendo o transporte de pessoas e materiais necessários ao cumprimento dessa operação (tais como polvilhamento de colheitas, semeaduras e reboque de faixas e incluindo o transporte de pessoas e materiais para o local de operação) e uma operação visando a proporcionar treinamento de tripulantes de voo na operação com propósitos especiais, não é considerada como sendo uma operação transportando passageiros e cargas com fins lucrativos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.313 (c) É vedado operar uma aeronave civil categoria restrita transportando passageiros ou cargas com fins lucrativos. Para os objetivos deste parágrafo uma operação com propósitos especiais, envolvendo o transporte de pessoas e materiais necessários ao cumprimento dessa operação (tais como polvilhamento de colheitas, semeaduras e reboque de faixas e incluindo o transporte de pessoas e materiais para o local de operação) e uma operação visando a proporcionar treinamento de tripulantes de voo na operação com propósitos especiais não são consideradas como sendo operações de transporte de passageiros e cargas com fins lucrativos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajustes editoriais: - em (c), uso do plural para “não são consideradas como sendo operações”, pois é listada mais de uma operação. - ainda, foi adaptado o “de transporte de passageiros...”
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 262
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.313 (e) Quando operando de acordo com os propósitos para os quais a aeronave foi certificada (exceto se operando de acordo com os termos e condições de uma isenção de cumprimento de regra aprovada pela ANAC), é vedado operar uma aeronave civil de categoria restrita:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.313 (e) Exceto se de outra forma autorizado pela ANAC, é vedado operar uma aeronave civil de categoria restrita:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
91.313(e): aplicabilidade Não foi esclarecida a razão de limitar a aplicabilidade da regra aos casos em que a aeronave é operada de acordo com os propósitos para os quais foi certificada (91.313(a)(1)). No RBHA e no FAR, a aplicabilidade do parágrafo é mais ampla, abrangendo também a possibilidade de operação prevista em 91.313(a)(2), “operações necessárias para atender as atividades de trabalho diretamente relacionadas com os propósitos especiais para os quais ela foi certificada”. A retirada desse tipo de operação da aplicabilidade do parágrafo só se justificaria se for possível realizar tais operações sobre áreas densamente povoadas ou em descumprimento às regras do DECEA – o que creio que não seja o caso. Portanto, proponho que a aplicabilidade do parágrafo seja estendida a qualquer operação com aeronave categoria restrita, seja a prevista em 91.313(a)(1) seja a prevista em 91.313(a)(2).
91.313(e): menção a isenção O FAR menciona um “waiver”, enquanto o RBHA 91 menciona uma “concessão especial”, que são desvios a alguns requisitos previstos em regulamento. Há sentido em mencionar tais desvios no regulamento, de forma a sinalizar que a ANAC (por meio de decisão da diretoria, que aprovou o regulamento) reconhece que tal desvio pode ser concedido sem descumprimento do regulamento: um trecho específico seria descumprido, atendendo a previsão regulamentar contida em outro trecho do regulamento, ou seja, o regulamento como um todo não seria descumprido.

Caso a ANAC entenda que não deve ser dada essa abertura no regulamento, exigindo do regulado que obtenha uma isenção segundo o RBAC 11 (como parece ser a intenção na minuta), é inócuo mencionar essa isenção no regulamento. Afinal, se o regulado pode solicitar isenção de qualquer requisito, seria possível colocar em todos os requisitos de todos os regulamentos o texto “exceto se operando de acordo com uma isenção aprovada pela ANAC”. Por exemplo, “somente é permitido operar uma aeronave se ela estiver aeronavegável, exceto se operando de acordo com uma isenção aprovada pela ANAC” tem o mesmo significado que “somente é permitido operar uma aeronave se ela estiver aeronavegável”, pois a exceção que o permite descumprir essa regra caso obtenha uma isenção já é prevista no RBAC 11.

Assim, minha proposta é que seja mantida em 91.313(e) a previsão de que a ANAC autorize algo distinto do requisito usual, como consta no RBHA 91 e como consta no FAR. Caso seja mencionada essa previsão no regulamento, ela não deve ser tratada como isenção de regra.

Por outro lado, caso a ANAC entenda que não deva constar tal previsão no regulamento, sugiro então que também não seja feita menção a isenção de regra, pois tal menção é inócua e tem o potencial de confundir os regulados (como se só pudessem pedir isenção caso o regulamento explicitasse essa possibilidade; confundindo-se as figuras de “isenção” e de “desvio”). Nesse caso, sugiro o texto “(e) É vedado operar uma aeronave civil de categoria restrita:...”

De modo complementar a esta proposta, sugiro ver proposta sobre subparte J do RBAC 91, para mais informações sobre a diferença entre desvio e isenção; e a diferença entre citar a possibilidade de desvio no regulamento e não citar, remetendo o regulado ao RBAC 11.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 263

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.313

(g) Somente é permitido operar um pequeno avião civil, categoria restrita, fabricado após 18 de julho de 1978, se cintos de ombro forem instalados em cada assento dianteiro. Os cintos de ombro devem ser projetados para suportar as cargas finais de inércia especificadas no parágrafo 23.561 (b)(2) do RBAC nº 23. Os cintos de ombro instalados em cada cadeira de tripulante de voo devem permitir que esse tripulante, sentado em seu posto e com os cintos colocados e ajustados, execute todas as tarefas necessárias à condução das operações. Para os propósitos deste parágrafo:

(1) data de fabricação de uma aeronave é a data na qual os registros de inspeção de sua fabricação mostram que a aeronave foi considerada terminada e, se aplicável, conforme com o projeto de tipo aprovado; e

(2) assento dianteiro é um assento localizado em um posto de pilotagem ou qualquer outro assento posicionado ao lado dele.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.313

(g) [Reservado]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O requisito é redundante com o RBAC 91.205(b)(13), também aplicável a pequenos aviões, para operações VFR durante o dia. Embora o RBAC 91.205 mencione, em sua aplicabilidade, aeronaves motorizadas (o que o RBAC 91.313(g) não faz), isto já é incluído na definição de avião, como “aeronave propulsa a motor”, conforme RBAC 01, e, portanto, não há efeitos práticos..

No FAR, os requisitos não são redundantes porque a seção 91.205 é aplicável apenas a aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, enquanto a seção 91.313 é aplicável a aeronaves de categoria restrita (que possuem certificado de aeronavegabilidade especial, conforme RBAC 21.175).

Caso não seja alterada a aplicabilidade da seção 91.205 apenas para aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão, como é no FAR, sugiro então que o 91.313(g) seja reservado, pois seria desnecessário – além de possivelmente levar a erros de interpretação a quem se questionar o porquê da necessidade de este requisito ser especificado para aeronaves de categoria restrita (e não ser para as demais). Esta é a solução constante na proposta acima.

No entanto, considero que a melhor alternativa seria alterar a aplicabilidade da seção 91.205, como proposto em outra contribuição enviada nesta mesma audiência pública. Caso a aplicabilidade da seção 91.205 seja alterada para incluir apenas aeronaves com CA padrão, não haveria redundância e o parágrafo 91.313(g) poderia ser mantido. Nesse caso, recomendo apenas que se utilize o mesmo texto nos dois parágrafos, por padronização.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Foi alterada a aplicabilidade da seção 91.205 apenas para aeronaves com certificado de aeronavegabilidade padrão.

Contribuição nº 264	
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa	
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.313	(g)(1) data de fabricação de uma aeronave é a data na qual os registros de inspeção de sua fabricação mostram que a aeronave foi considerada terminada e, se aplicável, conforme com o projeto de tipo aprovado; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Remover.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Devido outros regulamentos utilizarem a definição de "data de fabricação", mover este item para o RBAC 01.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada. É preciso avaliar o impacto da mudança da definição para o RBAC 01, o que não foi feito na presente proposta. Dessa forma, é mais prudente manter a definição com efeito local.	

Contribuição nº 265	
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral	
Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.317 Aeronave civil com Certificado de Aeronavegabilidade provisório	
(c) Somente é permitido operar uma aeronave civil com certificado de tipo provisório em transporte aéreo comercial se tal operação for autorizada pela ANAC.	
(d) Salvo se de outra forma autorizado pela ANAC, somente é permitido operar uma aeronave com certificado de tipo provisório: (1) se em operação diretamente relacionada com o certificado de tipo ou certificado suplementar de tipo da aeronave;	
(e) Cada pessoa que opere uma aeronave com certificado de tipo provisório deve fazê-lo dentro das limitações estabelecidas pelas placas e marcas da aeronave, ou estabelecidas pelo manual de voo aprovado da aeronave provisório ou em qualquer outro documento. No entanto, quando em operações diretamente relacionadas com um certificado de tipo ou um certificado suplementar de tipo, deve fazê-lo de acordo com as limitações estabelecidas para aeronaves experimentais na seção 21.191 do RBAC nº 21 e, quando em ensaios em voo, deve operar segundo os regulamentos de tráfego aéreo aplicáveis.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.317 Aeronave civil com certificado de tipo provisório ou com certificado de aeronavegabilidade provisório	
(c) É vedado operar uma aeronave civil com certificado de tipo provisório em transporte aéreo comercial, salvo se tal operação for autorizada pela ANAC.	
(d) Salvo se de outra forma autorizado pela ANAC, somente é permitido operar uma aeronave com certificado de tipo provisório se: (1) em operação diretamente relacionada com o processo de certificação de tipo ou de certificação suplementar de tipo da aeronave;	
(e) Cada pessoa que opere uma aeronave com certificado de tipo provisório deve fazê-lo dentro das limitações estabelecidas pelos placares e marcações da aeronave, ou estabelecidas pelo manual de voo provisório da aeronave ou em qualquer outro documento. No entanto, quando em operações diretamente relacionadas com o processo de certificação de tipo ou de certificação suplementar de tipo, deve fazê-lo de acordo com as limitações estabelecidas para aeronaves experimentais na seção 21.191 do RBAC nº 21 e, quando em ensaios em voo, deve atender à seção 91.305 deste regulamento.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Título da seção A seção 91.317, do FAR, trata de "Provisionally certificated civil aircraft", que entendo se tratar de aeronaves com certificado de tipo provisório (e não de um certificado de aeronavegabilidade provisório). Essa é a tradução utilizada na maioria das ocorrências, incluindo os parágrafos dessa seção. A exceção é o parágrafo 91.317(b). Assim, entendo que o título da seção deveria se focar no certificado de tipo provisório, que é a característica mencionada na maioria dos seus parágrafos. Em razão do parágrafo (b), caso se mantenha nele a menção ao certificado de aeronavegabilidade provisório, optei por manter também o certificado de aeronavegabilidade provisório no título.	

91.317(c)

Entendo que o objetivo do parágrafo é mais de proibir uma operação do que estabelecer as condições sob as quais pode ocorrer, no sentido de que a situação usual, esperada, é que não se realizem operações de transporte aéreo comercial com aeronave com certificado de tipo provisório.

91.317(d)

Foi feito um ajuste editorial, passando o “se” que constava no parágrafo (d)(1) ao parágrafo (d). Este “se” tem o objetivo de separar o que a caracterização da operação permitida (no caso, o requisito trata de “operar uma aeronave com certificado de tipo provisório”) dos requisitos que devem ser atendidos para se realizar tal operação (no caso, o conteúdo dos subparágrafos de (d)(1) a (d)(6)).

Assim, cria-se em (d)(1) uma estrutura similar à dos parágrafos (d)(3) a (d)(6).

Vide também proposta específica sobre a estrutura “somente é permitido... se”.

Ainda, em (d)(1), foi explicitado que se trata dos voo vinculados ao processo de certificação de tipo (ou suplementar de tipo), em alinhamento ao texto do FAR: “(1) In direct conjunction with the type or supplemental type certification of that aircraft”.

Esta alteração também impacta o parágrafo 91.317(e).

91.317(e)

Foi alterado “placas e marcas” para “placares e marcações”, em alinhamento ao texto adotado em outros trechos do regulamento, como em 91.9 e 91.815.

Foi retirado “aprovado” da expressão “manual de voo aprovado da aeronave provisório”, pois entendo que o manual é provisório justamente por não haver ainda sua aprovação. Proponho uso de “manual de voo provisório da aeronave”, expressão próxima à utilizada em 21.83(h).

Por fim, foi especificado, como no FAR, a seção 91.305 como requisito que deve ser cumprido quando em ensaios em voo. Caso esta seção não abranja todas as regras que se espera que o operador precise cumprir, sugiro mencionar a seção e em seguida mencionar outras regras, como, por exemplo, “e, quando em ensaios em voo, deve atender à seção 91.305 deste regulamento e aos regulamentos de tráfego aéreo aplicáveis”.

Entendo que não é necessário mencionar os “regulamentos de tráfego aéreo aplicáveis”, pois dizer que estes regulamentos devem ser cumpridos “quando em ensaios em voo” daria a entender que eles não precisariam ser cumpridos em outros casos – o que não creio ser o objetivo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foi adotado o termo “aeronave com certificado de tipo provisório” para todos os “provisionally certificated civil aircraft” presentes na seção equivalente da regulamentação americana.

Também não foi incluída a referência à seção 91.305 no parágrafo (e) e foi mantido o texto original, que também concorda com o RBHA 91. A seção 91.305 foi reservada em razão da análise das contribuições 253 a 256 deste Relatório.

Não incluída a partícula “se” no parágrafo (d), mas excluída de (d)(1), pois era desnecessária.

Contribuição nº 266

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.317 Aeronave civil com Certificado de Aeronavegabilidade provisório

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com certificado de tipo provisório se a aeronave for elegível a obter um Certificado de Aeronavegabilidade provisório, conforme estabelecido na seção 21.213 do RBAC nº 21.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Eliminar o item (a).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Francamente, este parágrafo (a) não diz nada. Ganha-se mais removendo o parágrafo do regulamento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A contribuição não desenvolveu o porquê de o parágrafo “não dizer nada” e o requisito é harmonizado ao 14 CFR Part 91.

Contribuição nº 267

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com CAVE: (1) para os propósitos para os quais o certificado foi emitido; ou (2) sem transportar pessoas ou bens com fins lucrativos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.319 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com CAVE: (1) para os propósitos para os quais o certificado foi emitido; e (2) sem transportar pessoas ou bens com fins lucrativos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O requisito constante no RBHA 91 e no FAR exige que ambas as condições sejam cumpridas para que a operação possa ocorrer. No texto da minuta, entretanto, bastaria que uma das condições fosse cumprida (ou a aeronave fosse operada para os propósitos para os quais o certificado foi emitido, ou sem transportar pessoas ou bens com fins lucrativos) para a operação ser regular. Como não houve qualquer justificativa para tal alteração de requisito no quadro comparativo, entendo que não foi objetivo alterar o requisito e suponho que isto ocorreu desavisadamente, em razão da alteração da estrutura do texto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. De fato, quando da adoção da forma de redação direta, a disjunção deveria ter sido convertida para uma conjunção.

Contribuição nº 268
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 (a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com CAVE: (1) para os propósitos para os quais o certificado foi emitido; <u>ou</u> (2) sem transportar pessoas ou bens com fins lucrativos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sem sugestão.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A conjunção OU permite que se atenda o item 1 ou o 2, um ou outro. Desta forma, como sempre será possível atender o item 1, nunca ninguém precisará cumprir com o item 2, o que não é a intenção do requisito e é uma restrição que precisa ser preservada, especialmente para aeronaves de construção amadora. Por outro lado, utilizar a conjunção “E” não seria apropriado, pois há alguns propósitos do CAVE típico para operações com fins lucrativos como Treinamento de tripulantes e Pesquisa de mercado. Requisito precisa ser reescrito, ainda que não tenhamos no momento sugestão de como fazê-lo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme a análise da contribuição nº 267 deste Relatório. As operações de pesquisa de mercado e de treinamento de tripulações não são consideradas como transporte de pessoas ou bens com fins lucrativos.

Contribuição nº 269
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 (b) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE fora da área designada em NOTAM se for demonstrado que:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.319 (b) Exceto para pousos e decolagens, somente é permitido operar uma aeronave com CAVE fora da área designada em NOTAM se for demonstrado que:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para pousos e decolagens
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada.

Para pouso e decolagem valem os critérios do parágrafo (c).

Contribuição nº 270	
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	
Instituição: Embraer S.A.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.319	(b) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE fora da área designada em NOTAM se for demonstrado que: (1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e (2) a aeronave não possui características de projeto ou de operação perigosas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.319	(b) Exceto para pousos e decolagens, somente é permitido operar uma aeronave com CAVE fora da área designada em NOTAM, acordo operacional com autoridade aeronáutica ou AIP se for demonstrado que: (1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e (2) a aeronave não possui características de projeto ou de operação perigosas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Limitar a operação de aeronaves com CAVE somente a locais com NOTAM criará burocracias desnecessárias, uma vez que alguns fabricantes possuem acordo operacional para que sejam realizados voos de abertura de envelope em áreas específicas conforme AIP. A inclusão para que pousos e decolagens sejam realizados sem esta solicitação, também viabiliza estas operações, uma vez que para a realização do voo, a área deverá estar designada. Assim, a previsão de outras documentações que não a NOTAM mantém a intenção original do requisito sem criar custos desnecessários.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição parcialmente acatada. Não incluída a exceção para pousos e decolagens, visto que valem os critérios do parágrafo (c). No entanto, foi acatada a sugestão de inclusão das outras áreas.	

Contribuição nº 271	
Colaborador: Antonio Carlos de Carvalho Filho	
Instituição: particular	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.319 – AERONAVE CIVIL COM CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO EXPERIMENTAL (CAVE)	(b) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE fora de área designada em NOTAM se tiver demonstrado que: (1) a aeronave é controlável... (2) a aeronave não possui características... (c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA. (1)... (2)... (3)...
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Revisão completa deste conteúdo!	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Aeronaves experimentais atuais possuem performance e características de vôo em muitas vezes superiores a aeronaves homologadas!!! Impor estas restrições e exigências para a operação dessas aeronaves, principalmente no que se refere à demonstração de controle e restrição de vôo em áreas densamente povoadas é um contrasenso!!!! A proposta também não indica os meios pelos quais autorizações para voar sobre área densamente povoada poderão ser obtidas!! Muitas aeronaves experimentais são baseadas em aeroportos localizados em áreas urbanas!!!!	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada. Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves. A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar	

em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 272

Colaborador: Celso Luiz Cardoso Vilarinho

Instituição: FBVV – Federação Brasileira de Voo a Vela

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais, entre elas os planadores voando com CAVE exibição/competição. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoo por parte de planadores com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo em comento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 273
Colaborador: Jorge Kersul Filho
Instituição: proprietário de aeronave e piloto
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) (...) (c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Comparando-se muitos dos aviões experimentais com outros tantos homologados no Brasil (e no mundo) podemos concluir que os primeiros são tão os mais confiáveis que aqueles (os segundos) com mais de 50 anos. Se entrarmos no mérito de aviação embarcada, a comparação tenderá drasticamente para os experimentais que podem voar mais rápido, mais alto e mais seguramente que os dinossauros ainda em uso. Um experimental homologado ao voo por instrumentos, pode realizar uma aproximação de precisão com piloto automático aos moldes dos melhores aviões do mundo.</p> <p>Imagino poder estar havendo um equívoco ao restringir o voo de aeronaves experimentais com aqueles primeiros voos realizados no desenvolvimento de QUALQUER aeronave, estes sim EXPERIMENTAIS e cercados de uma série de cuidados, inclusive devendo evitar o sobrevoos de áreas densamente povoadas.</p> <p>Uma vez liberadas para o voo e bem mantidas, qualquer aeronave pode oferecer perigo para aqueles que estão no solo. Muito provavelmente, o que vai levar ao acidente será a operação da aeronave, a sua manutenção e o ambiente e não o fato dela ser homologada ou experimental.</p> <p>A aviação experimental deve ser incentivada e não restringida.</p> <p>O voo experimental sim deve ser cercado de todo cuidado possível, pois a aeronave está em desenvolvimento. Homologados e experimentais passam por esta fase que se restringe aos primeiros voos.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição não acatada.</p> <p>Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.</p> <p>A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBAC 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.</p> <p>Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluindo aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluindo aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBAC 91 e no novo RBAC 91.</p> <p>Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.</p>

Contribuição nº 274
Colaborador: Hernan Miguel Quiroga
Instituição: Aero clube de Resende
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 Aeronave Civil com CAVE (c) Somente e permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC.....

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) É permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Esta restrição não oferece benefício em termos de segurança pois estatisticamente há mais danos e vítimas em solo por aeronaves homologadas do que danos por aeronaves experimentais. Vide aeronaves comerciais da TAM em Congonhas. Se o ponto é a segurança dos que estão em solo seria ideal proibir toda a aviação homologada de voar em áreas densamente povoadas.

Não há sequer um caso de vítimas fatais em solo em acidentes da aviação experimental para que se justifique esta restrição.

Quanto há danos matérias já há obrigatoriedade do RETA 1,2,3 e 4 cobrindo danos a terceiros. Tanto na aviação homologada quanto na experimental. Portanto este ponto estaria coberto sem necessidade de maior abrangência.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas reafirmado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluindo aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluindo aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 275

Colaboradores: Angelo Vicentini Loiola (Grupo Aviação Experimental), Thatiane Favero (Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda)

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

Parágrafo 91.319 – Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA. A ANAC pode emitir limitações operacionais especiais para uma particular aeronave, listando na autorização os termos e condições em que tais operações podem ser conduzidas, no interesse da segurança.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Grande parte das aeronaves experimentais atualmente opera nestas áreas sem que tragam problemas à segurança, uma vez que a maioria dos aeródromos fica nestas áreas; limitar a operação destas aeronaves traria grande impacto negativo à nossa aviação. Caso uma aeronave não possua condições seguras nestas áreas, um adendo ao CAV poderia ser emitido limitando a operação de uma aeronave em particular, mas da forma que o texto expõe acaba restringindo a operação de mais de 4.000 aeronaves registradas como PET no Brasil.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor

exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 276

Colaboradores: Comitê Brasileiro de Acrobacia e Competições Aéreas (CBA), Antonio Carlos de Carvalho Filho (particular), Andre Engelmann (CBA), Valdomiro Silva Costa Filho (CBA), Gustavo H Albrecht (CBA), Benedicto Ferreira de Barros e Vasconcellos Neto (ABUL – CBA), Antônio Glaucius de Moraes (CBA), Cleber Winkler de Moura (CBA), Luiz Carlos Dos Santos Moreira (CBA), Nelson Francisco da Motta (CBA), Odair Gardin (Abul / CBA), Leomar Cleiber Pedrotti (CBA), Pedro Carlos Feijó Sidou (CBA), Marcelo Magardo Riegel (CBA), Marcelo Giovanini Martins (CBA), Marcelo Schunn Diniz Junqueira (CBA), Márcio de Farias Dell'Aglio (CBA), Marcelo Mendes Fernandes (CBA), Sergio Ricardo Braz Miranda (CBA), Jose Salvador Carlos Campanha (CBA), Eduardo Siqueira Costa Neto (CBA), Enio Antonio Vitalli (Vida Technology / CBA), Paulo Roberto Vasconcelos Paulucci (CBA), Ronaldo Schlichting (CBA), Eng. Aer. Luiz Antonio Dal Magro, Jansen Cherfani Tanure (CBA), Joao Martins Garcia (CBA), Jose Alves Carneiro filho (CBA), José Antonio Passi (CBA), José Câmara de Souza (CBA), Joris Van de Putte (ABUL/CBA), Giorgio Alberto Bertalot (CBA), Rubens Vieira Sobrinho (CBA), Valmir Francisco dos Santos (ABUL / CBA), Michele Ronchi (CBA), Emilio Kazunoli Matsuo (CBA), Roberto Schwarz (CBA), Mario E. B. Greghi (ABUL), Jonistaine Barbosa do Nascimento (CBA), Murilo Batista de Castro Menezes (Abul / CBA), José Osnir Machado (Abul / CBA), Ewandro Andrade Moreira (CBA), Jose Mauricio Madeira Filho (CBA), Elio Augusto Navarro (CBA), Marcio de Souza Oliveira (CBA), Fabio Ribeiro G de Sousa (CBA), Ricardo Conte (CBA), Laercio Migliorini (CBA), Waldeney Daguano (CBA), Eliseu Tosini (CBA), Cezar Augusto M. Vasconcellos (NewsGps), Sergio Eduardo Marcon (CBA), Cleo Clovis Boeck (CBA), Genival Reinaldo Padovan Pacheco (piloto civil), Marcelo Câmara de Rezende, Alexandre Antonio de Matos Nascimento (CBA), Gerson Domingos Zilio (CBA), Werner Henrique Steuer (CBA) e Ivonei Storer (CBA)

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)
(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais. Trata-se de medida drástica, que atinge grande parte da aviação experimental, senão toda ela. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoo por parte de aeronaves com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo em comento.

Cabe observar que a aviação experimental sempre operou no Brasil sem que lhe fosse aplicada essa restrição, não havendo fatos relacionados a essa operação que justifiquem uma restrição dessa extensão. Por outro lado, existem vários casos notórios de aviões homologados, inclusive comerciais, como os dois casos de acidentes da TAM em Congonhas, que provocaram danos a pessoas e propriedades no solo. Dessa forma, se a preocupação é com a segurança das pessoas e propriedades no solo, há mais motivos fáticos para que a regra se aplique à aviação homologada do que à experimental.

Ademais, a regulamentação constante da minuta do RBAC 91 submetida à audiência pública parece fugir às competências da ANAC, uma vez que cabe ao DECEA o estabelecimento das Regras do Ar, o que é feito atualmente por meio da ICA 100-12. Ao se verificar as competências da ANAC no art. 8º da Lei 11.182/2005, o inciso XXI estabelece que compete à ANAC:

“XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;” (grifei)

Portanto, esse dispositivo legal afastaria da ANAC, em princípio, a competência de ditar normas relativas ao controle do espaço aéreo, que é o caso da norma ora contestada. Há que ser destacado que, em que pese haver norma semelhante no atual RBHA 91, a mesma confere o poder autorizatório em questão ao Controle de Tráfego Aéreo. Ademais, ante a ausência de definição de área densamente povoada, ou por qualquer outra razão, tal restrição jamais foi aplicada na prática.

Por outro lado, tal regra vai de encontro ao estabelecido no caput do art. 8º da Lei 11.182/2005, verbis:

“Art. 8o Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe.”(grifei)

Entretanto, a regra divulgada não favorece o desenvolvimento e fomento da aviação civil, pelo menos no que tange à aviação experimental. Pelo contrário, ela é totalmente nociva a esse segmento da aviação civil, na medida que dificulta enormemente a operação das aeronaves dessa categoria, ou, até mesmo, impede essa operação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 277

Colaboradores: Flávio Macêdo da Silva (APUB – Associação dos Pilotos de Ultraleves de Brasília), Carlos Alberto Benevides, Ricardo Augusto Dantas (Fly Village Associação Aerodesportiva), Juliano Maia Lopes, José Santiago de Paulo (ABUL), Michele Ronchi (ABUL), Mario Antonio Conceição, Ricardo Cavallari (ABUL, ABRAEX, ABRAACE), Sergio Carlos Ricardo Bindel (pessoa física), Jose Claudino Ramos Sobrinho (APUB DF), Joris Van de Putte (pessoa física), Waldeney Daguano, Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos (Associação União das Asas-AUASAS), José Jânio de Siqueira (ABUL), Tiago Thoma Martins de Paula (piloto privado), Márcio Gusmão, José Luiz Macedo Faraco (APUB-DF), Paulo Abdala Noel, Marcelo Câmara de Rezende, Denis Mori (Abraex), Gilberto Costa (Acal), Cesar Augustus Mazzoni (Aeroclube de Tatuí), Oscar José da Silva, Gustavo Cardassi (ABUL), Gustavo Andreoni Vieira d’Almeida (Aeroclube de Tatuí), Jorge Ferreira (Aeroclube de Tatuí), Armando Pettinelli Neto (Aeroclube de Tatuí), Carlos Werner Dierkes (Aeroclube de Tatuí), Cassio Arthur Pagliarini, Enio Antonio Vitalli (Vida Technology Industria de Maquinas Especiais Ltda.), André Gustavo de Figueiredo Melo, Dênis Corrêa, Alexandre Duarte Lichti, Jean Mikellides, Bruno Rosa de Almeida (ABUL), Jorge Dantas (ABUL).

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais. Trata-se de medida drástica, que atinge grande parte da aviação experimental, senão toda ela. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoo por parte de aeronaves com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo em comento.

Cabe observar que a aviação experimental sempre operou no Brasil sem que lhe fosse aplicada essa restrição, não havendo fatos relacionados a essa operação que justifiquem uma restrição dessa extensão. Por outro lado, existem vários casos notórios de aviões homologados, inclusive comerciais, como os dois casos de acidentes da TAM em Congonhas, que provocaram danos a pessoas e propriedades no solo. Dessa forma, se a preocupação é com a segurança das pessoas e propriedades no solo, há mais motivos fáticos para que a regra se aplique à aviação homologada do que à experimental.

Ademais, a regulamentação constante da minuta do RBAC 91 submetida à audiência pública parece fugir às competências da ANAC, uma vez que cabe ao DECEA o estabelecimento das Regras do Ar, o que é feito atualmente por meio da ICA 100-12. Ao se verificar as competências da ANAC no art. 8º da Lei 11.182/2005, o inciso XXI estabelece que compete à ANAC:

“XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;” (grifei)

Portanto, esse dispositivo legal afastaria da ANAC, em princípio, a competência de ditar normas relativas ao controle do espaço aéreo, que é o caso da norma ora contestada. Há que ser destacado que, em que pese haver norma semelhante no atual RBHA 91, a mesma confere o poder autorizatório em questão ao Controle de Tráfego Aéreo. Ademais, ante a ausência de definição de área densamente povoada, ou por qualquer outra razão, tal restrição jamais foi aplicada na prática.

Por outro lado, tal regra vai de encontro ao estabelecido no *caput* do art. 8º da Lei 11.182/2005, *verbis*:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:”(grifei)

Entretanto, a regra divulgada não favorece o desenvolvimento e fomento da aviação civil, pelo menos no que tange à aviação experimental. Pelo contrário, ela é totalmente nociva a esse segmento da aviação civil, na medida que dificulta enormemente a operação das aeronaves dessa categoria, ou, até mesmo, impede essa operação.

Em que pese a ANAC ter o poder de autorizar a operação de aeronaves com CAVE (aeronaves experimentais) sobre as áreas definidas pelo Emenda 03 ao RBAC 01 como densamente povoadas, não há definição dos requisitos, procedimentos e prazos para a concessão desse ato autorizatório. Há ainda a discricionariedade da ANAC concedê-lo ou não. Tudo isso configura um quadro extremamente desfavorável à aviação experimental.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação

das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 278

Colaborador: Ademar M Galvão Filho

Instituição: ABUL

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais. Trata-se de medida drástica, que atinge grande parte da aviação experimental, senão toda ela. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, qualquer área que possua construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos, afastadas entre si até uma distância de 1.200 metros, é considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoos por parte de aeronaves com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo em comento.

Cabe observar que a aviação experimental sempre operou no Brasil livre dessa restrição, não havendo fatos relacionados a essa operação que justifiquem uma restrição dessa extensão.

Finalmente, causa-nos surpresa a definição de "área densamente povoada" adotada pela Agência. Está essa definição baseada em algum documento da ICAO, ou mesmo da FAA?

Em nossa pesquisa, identificamos um artigo da EAA americana que aborda de maneira bem objetiva o assunto.

"ÁREAS DENSAMENTE POVOADAS (Texto retirado da EAA Norte Americana...)

São aeronaves as aeronaves de construção amadora / experimentais autorizadas a operar em áreas densamente povoadas?

Na maioria dos casos, a resposta é sim, uma vez que o período de teste de voo inicial é concluído, uma aeronave de construção amadora/experimental pode sobrevoar áreas densamente povoadas e vias aéreas congestionadas.

As limitações operacionais que são emitidas para esse tipo de aeronave, como parte de seu certificado de aeronavegabilidade, geralmente conterá as seguintes limitações:

"Exceto para pousos e decolagens, esta aeronave não pode ser operada sobre áreas densamente povoadas ou em aerovias congestionadas",

"Esta aeronave é proibida de operar em aerovias congestionadas ou sobre áreas densamente povoadas, a menos que orientada pelo Controle de Tráfego Aéreo, ou a menos que uma altitude de segurança seja mantida para efetuar uma aterragem de emergência segura em caso de uma falha de motor, sem perigo para pessoas ou bens na superfície."

Tomadas em conjunto, essas limitações operacionais permitem o voo sobre áreas densamente povoadas na maioria das situações.

A primeira limitação permite o voo sobre áreas densamente povoadas durante a fase de pouso ou decolagem de qualquer voo. A segunda limitação permite que o piloto voe sobre áreas densamente povoadas, de acordo com orientação ATC ou em altitude suficiente para satisfazer o requisito indicado para evitar perigo para pessoas ou bens no solo em caso de uma falha de motor.

Exemplos:

Você quer voar sua aeronave experimental para um aeroporto sem torre de controle e cercado por áreas densamente povoadas. Você pode voar para a área do aeroporto com altura suficiente para permitir um pouso de emergência seguro (segunda limitação) até que seja necessário descer para o pouso (primeira limitação).

Você está voando para um aeroporto controlado por torre e cercado por áreas densamente povoadas. Antes de falar com a torre, você deve manter a altitude suficiente para permitir um pouso de emergência seguro (segunda limitação). Uma vez que você está falando com a torre e em cumprimento de suas instruções, você pode sobrevoar as áreas densamente povoadas (também a segunda limitação). Quando você estiver na área do aeroporto e precisar descer para pouso, a primeira limitação também entrará em vigor.

Lembre-se que a FAA não define especificamente "áreas densamente povoadas", e uma orientação clara sobre esta definição não será encontrada em posições da FAA, em pareceres jurídicos ou em decisões de tribunais anteriores. Sendo assim, você deve usar o bom senso e ficar do lado conservador ao decidir se uma área é, ou não, "densamente povoada".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 279

Colaborador: Edimar de Araujo Filho

Instituição: APUB/ABUL

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais. Trata-se de medida drástica, que atinge **QUASE A TOTALIDADE** da aviação experimental nacional, senão toda ela. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoo por parte de aeronaves com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo (como se operaria essa autorização, por tempo, por voo, por tipo de aeronave, em fim, algo bastante complexo e desnecessário).

Por esta norma, conforme proposta, sobraria como área livre para voo da frota nacional de aeronaves experimentais (cerca de 5.000 aeronaves), apenas parte da Amazônia (caso não hajam aldeias indígenas) e o Oceano Atlântico.

Cabe observar que a aviação experimental sempre operou no Brasil sem que lhe fosse aplicada essa restrição, não havendo fatos relacionados a essa operação que justifiquem uma restrição dessa extensão. Por outro lado, existem vários casos notórios de aviões homologados, inclusive comerciais, como os dois casos de acidentes da TAM em Congonhas, TRANSBRASIL em Guarulhos, Learjet (Taxi Aéreo) no Campo de Marte que provocaram destruição de propriedades e ceifaram vidas no solo.

Dessa forma, se a preocupação é com a segurança das pessoas e propriedades no solo, há mais motivos fáticos para que a regra se aplique à aviação homologada do que à experimental que não possui qualquer histórico de danos graves a propriedades ou vidas em terra.

Ademais, a regulamentação constante da minuta do RBAC 91 submetida à audiência pública parece fugir às competências da ANAC, uma vez que cabe ao DECEA o estabelecimento das Regras do Ar, o que é feito atualmente por meio da ICA 100-12. Ao se verificar as competências da ANAC no art. 8º da Lei 11.182/2005, o inciso XXI estabelece que compete à ANAC:

"XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;" (grifei)

Portanto, esse dispositivo legal afastaria da ANAC, em princípio, a competência de ditar normas relativas ao controle do espaço aéreo, que é o caso da norma ora contestada. Há que ser destacado que, em que pese haver norma semelhante no atual RBHA 91, a mesma

confere o poder autorizatório em questão ao Controle de Tráfego Aéreo. Ademais, ante a ausência de definição de área densamente povoada, ou por qualquer outra razão, tal restrição jamais foi aplicada na prática.

Por outro lado, tal regra vai de encontro ao estabelecido no caput do art. 8º da Lei 11.182/2005, verbis:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe.” (grifei)

Entretanto, a regra divulgada não favorece o desenvolvimento e fomento da aviação civil, pelo menos no que tange à aviação experimental. Pelo contrário, ela é totalmente nociva a esse segmento da aviação civil, na medida que dificulta enormemente a operação das aeronaves dessa categoria, ou, até mesmo, impede essa operação.

Em que pese a ANAC ter o poder de autorizar a operação de aeronaves com CAVE (aeronaves experimentais) sobre as áreas definidas pelo Emenda 03 ao RBAC 01 como densamente povoadas, não há definição dos requisitos, procedimentos e prazos para a concessão desse ato autorizatório.

Há ainda a discricionariedade da ANAC concedê-lo ou não. Tudo isso configura um quadro extremamente desfavorável e avassalador à aviação experimental.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 280

Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb

Instituição: cidadão

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Cabe observar que a aviação experimental sempre operou no Brasil sem que lhe fosse aplicada essa restrição, não havendo fatos relacionados a essa operação que justifiquem uma restrição dessa extensão. Por outro lado, existem vários casos notórios de aviões homologados, inclusive comerciais, como os dois casos de acidentes da TAM em Congonhas, que provocaram danos a pessoas e

propriedades no solo. Dessa forma, se a preocupação é com a segurança das pessoas e propriedades no solo, há mais motivos fáticos para que a regra se aplique à aviação homologada do que à experimental. O impacto gerado por acidente envolvendo aeronave experimental, pela sua característica de voo e dimensões, seria exponencialmente menor, em comparação a homologada.

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais. Trata-se de medida drástica, que atinge grande parte da aviação experimental, senão toda ela. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoo por parte de aeronaves com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo em comento.

Ademais, a regulamentação constante da minuta do RBAC 91 submetida à audiência pública parece fugir às competências da ANAC, uma vez que cabe ao DECEA o estabelecimento das Regras do Ar, o que é feito atualmente por meio da ICA 100-12. Ao se verificar as competências da ANAC no art. 8º da Lei 11.182/2005, o inciso XXI estabelece que compete à ANAC:

“XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;” (grifei)

Portanto, esse dispositivo legal afastaria da ANAC, em princípio, a competência de ditar normas relativas ao controle do espaço aéreo, que é o caso da norma ora contestada. Há que ser destacado que, em que pese haver norma semelhante no atual RBHA 91, a mesma confere o poder autorizador em questão ao Controle de Tráfego Aéreo. Ademais, ante a ausência de definição de área densamente povoada, ou por qualquer outra razão, tal restrição jamais foi aplicada na prática.

Por outro lado, tal regra vai de encontro ao estabelecido no *caput* do art. 8º da Lei 11.182/2005, *verbis*:

“Art. 8o Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe.” (grifei)

Entretanto, a regra divulgada não favorece o desenvolvimento e fomento da aviação civil, pelo menos no que tange à aviação experimental. Pelo contrário, ela é totalmente nociva a esse segmento da aviação civil, na medida que dificulta enormemente a operação das aeronaves dessa categoria, ou, até mesmo, impede essa operação.

Em que pese a ANAC ter o poder de autorizar a operação de aeronaves com CAVE (aeronaves experimentais) sobre as áreas definidas pelo Emenda 03 ao RBAC 01 como densamente povoadas, não há definição dos requisitos, procedimentos e prazos para a concessão desse ato autorizador. Há ainda a discricionariedade da ANAC concedê-lo ou não. Tudo isso configura um quadro extremamente desfavorável à aviação experimental.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 281

Colaborador: Luiz Claudio Gonçalves

Instituição: Flyer indústria aeronáutica Ltda.

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for para pouso e decolagens e for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais. Trata-se de medida drástica, que atinge grande parte da aviação experimental, senão toda ela. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoo por parte de aeronaves com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo em comento.

Cabe observar que a aviação experimental sempre operou no Brasil sem que lhe fosse aplicada essa restrição, não havendo fatos relacionados a essa operação que justifiquem uma restrição dessa extensão.

Ademais, a regulamentação constante da minuta do RBAC 91 submetida à audiência pública parece fugir às competências da ANAC, uma vez que cabe ao DECEA o estabelecimento das Regras do Ar, o que é feito atualmente por meio da ICA 100-12. Ao se verificar as competências da ANAC no art. 8º da Lei 11.182/2005, o inciso XXI estabelece que compete à ANAC:

“XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;” (grifei)

Portanto, esse dispositivo legal afastaria da ANAC, em princípio, a competência de ditar normas relativas ao controle do espaço aéreo, que é o caso da norma ora contestada. Há que ser destacado que, em que pese haver norma semelhante no atual RBHA 91, a mesma confere o poder autorizatório em questão ao Controle de Tráfego Aéreo. Ademais, ante a ausência de definição de área densamente povoada, ou por qualquer outra razão, tal restrição jamais foi aplicada na prática.

Por outro lado, tal regra vai de encontro ao estabelecido no *caput* do art. 8º da Lei 11.182/2005, *verbis*:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:” (grifei)

Entretanto, a regra divulgada não favorece o desenvolvimento e fomento da aviação civil, pelo menos no que tange à aviação experimental. Pelo contrário, ela é totalmente nociva a esse segmento da aviação civil, na medida que dificulta enormemente a operação das aeronaves dessa categoria, ou, até mesmo, impede essa operação.

Em que pese a ANAC ter o poder de autorizar a operação de aeronaves com CAVE (aeronaves experimentais) sobre as áreas definidas pelo Emenda 03 ao RBAC 01 como densamente povoadas, não há definição dos requisitos, procedimentos e prazos para a concessão desse ato autorizatório. Há ainda a discricionariedade da ANAC concedê-lo ou não. Tudo isso configura um quadro extremamente desfavorável à aviação experimental.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizeram de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles

do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 282

Colaborador: Flávio Macêdo

Instituição:

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

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Bom dia ,

Sou totalmente contra o teor dessa audiência pública para o RBAC 91 e a Emenda 03 ao RBAC 01 no item 91.319(c), que estabelece:

"Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA."

Só lembrando, aeronave com CAVE (Certificado de Autorização de Voo Experimental) são todos os experimentais e ultraleves atuais.

Por sua vez, a proposta da Emenda 03 ao RBAC 01 define **áreas densamente povoadas** como:

"Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos. Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível."

Vejam, basta que haja uma casa no meio do nada para que a área em um raio de 600 metros em torno da mesma seja considerada área densamente povoada, ficando o sobrevoo dessa área por parte de aeronaves experimentais dependente de autorização da ANAC. Isso significa que o voo de experimentais na maior parte do Brasil, principalmente sobre áreas urbanas e seus arredores, onde está localizada a grande maioria dos aeródromos, vai depender da boa vontade da ANAC em autorizar?

Nesse quesito os aviões de linha aérea também sobrevoam áreas densamente povoadas e também passam em locais com apenas uma residência

Todos os aviões experimentais e os ultraleves atuais são inspecionados rigorosamente , são dispostos de rádio para comunicação bilateral , nenhum piloto iria fazer um sobrevoo em área povoadas com uma aeronave irregular, sem inspeção ou com algum defeito que venha ocasionar um acidente.

Existe o seguro obrigatório que é o RETA, que obriga o proprietário a manter sua aeronave inspecionada por mecânico devidamente credenciado pela ANAC. Sem esse seguro o piloto não pode voar.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 283

Colaborador: Ivan Rodolfo Machado Coimbra

Instituição: piloto civil

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

<p>(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com CAVE: (1) para os propósitos para os quais o certificado foi emitido; ou (2) sem transportar pessoas ou bens com fins lucrativos.</p> <p>(b) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE fora da área designada em NOTAM se for demonstrado que:</p> <p>(1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e</p> <p>(2) a aeronave não possui características de projeto ou de operação perigosas.</p> <p>(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.</p> <p>(d) Cada pessoa operando uma aeronave com CAVE deve:</p> <p>(1) identificar cada pessoa transportada a bordo da natureza experimental da aeronave;</p> <p>(2) operar em voo VFR, apenas durante o dia, salvo se de outro modo for especificamente autorizado pela ANAC; e</p> <p>(3) notificar os órgãos ATC a respeito da natureza experimental do voo.</p>
<p style="text-align: center;">TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>
<p>91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)</p> <p>(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com CAVE: (1) para os propósitos para os quais o certificado foi emitido; ou (2) sem transportar pessoas ou bens com fins lucrativos.</p> <p>(b) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE fora da área designada em NOTAM se for demonstrado que:</p> <p>(1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e</p> <p>(2) a aeronave não possui características de projeto ou de operação perigosas.</p> <p>(c) Cada pessoa operando uma aeronave com CAVE deve:</p> <p>(1) identificar cada pessoa transportada a bordo da natureza experimental da aeronave;</p> <p>(2) operar em voo VFR, apenas durante o dia, salvo se de outro modo for especificamente autorizado pela ANAC; e</p> <p>(3) notificar os órgãos ATC a respeito da natureza experimental do voo.</p>
<p style="text-align: center;">JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</p>
<p>Sugiro a eliminação do item (c) da parte 91.319, pois atualmente a infraestrutura de aeródromos homologados no Brasil não justifica tal item. Todas as grandes cidades não possuem opções de aeroportos fora de áreas densamente povoadas, a requisição de autorização da ANAC para tal operação vai gerar um aumento incalculável de trabalho para a própria ANAC, que terá que lidar com centenas de requisições diárias de autorização de voo de experimentais sobre áreas densamente povoadas e com certeza não conseguirá dar vazão ao atendimento de todas as requisições.</p> <p>Cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, etc, só possuem um aeroporto que permite a operação de aeronaves de pequeno porte, onde se incluem os experimentais, e todos eles são em áreas densamente povoadas.</p> <p>Eu entendo que a base para o RBAC é a regulamentação dos EUA via FAA, porém esse item nos EUA não gera qualquer problema, pois a quantidade de aeródromos registrados nos arredores de áreas densamente povoadas é imenso, assim, esses aeródromos suprem sem problemas a restrição de operação em aeródromos em áreas densamente povoadas. Fato que não ocorre no Brasil, pois não temos aeródromos de opções nos arredores dos aeródromos em áreas densamente povoadas. Assim se faz necessária a operação de experimentais em áreas densamente povoadas, como ocorre atualmente, pelo menos para operações de pousos e decolagens.</p> <p>Em resumo, a inclusão desse item vai praticamente eliminar toda a aviação experimental do Brasil, pois toda a operação em áreas densamente povoadas será extinta, remetendo toda a indústria experimental ao extermínio, a qual emprega milhares de pessoas e gera imensa receita à Infraero e ao DECEA em taxas.</p>
<p style="text-align: center;">ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</p>
<p>Contribuição não acatada.</p> <p>Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.</p> <p>A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas reafirmado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBAC 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.</p> <p>Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluindo aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluindo aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBAC 91 e no novo RBAC 91.</p>

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 284

Colaborador: Oscar José da Silva

Instituição:

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se essa operação for dirigida pelo ATC, ou se for mantida altitude suficiente para efetuar um pouso de emergência, em caso de falha de motor, sem causar riscos para pessoas ou propriedades no solo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais. Trata-se de medida drástica, que atinge grande parte da aviação experimental, senão toda ela. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros (113 hectares) considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoo por parte de aeronaves com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo em comento.

Cabe observar que a aviação experimental sempre operou no Brasil livre dessa restrição, não havendo fatos relacionados a essa operação que justifiquem uma restrição dessa extensão. Por outro lado, existem vários casos notórios de aviões homologados, inclusive comerciais, como os dois casos de acidentes da TAM em Congonhas, que provocaram danos a pessoas e propriedades no solo. Dessa forma, se a preocupação é com a segurança das pessoas e propriedades no solo, há mais motivos fáticos para que a regra se aplique à aviação homologada do que à experimental.

A nova redação aqui sugerida atinge os objetivos de garantir a segurança de pessoas ou propriedades no solo na eventualidade de uma pane de motor na aeronave, que é a ocorrência com maior probabilidade – ainda que pequena – de ocasionar um pouso de emergência. Além disso, trata-se de regra mais realística, e que está de acordo com a prática internacional.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBAC 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluindo aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluindo aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBAC 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 285
Colaborador: Oscar José da Silva
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) (...) (c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas, <u>definidas e divulgadas pela ANAC</u> , se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Esta proposta é uma alternativa às demais propostas que visam afastar ou mitigar essa regra, caso a ANAC não venha a acatá-las. Em sendo mantida essa drástica restrição às aeronaves experimentais, necessário se faz pelo menos que a ANAC defina explicitamente as áreas onde se aplicam a restrição. Em que pese a definição de área densamente povoada constante da proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, a abrangência daquela definição torna extremamente difícil para os pilotos identificarem quais são as áreas que se enquadram na definição, a não ser as áreas urbanas. Torna-se muito difícil para um piloto não familiarizado com determinada região identificar, previamente ao sobrevoo, alguma construção ou demarcação no solo que possa ser utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, caso essa construção ou demarcação esteja situada em área isolada, em meio às florestas, cerrados ou áreas rurais que cobrem grande parte do Brasil. Essa dificuldade aumenta caso a altitude de voo seja elevada. Caso não seja acolhida a sugestão proposta, o piloto passará a ter que fixar sua atenção no solo, em vez de se dedicar à regra básica do “ver e evitar” outros tráfegos aéreos, aumentando assim os riscos de colisão aérea para toda a aviação. Outra dificuldade prevista diz respeito aos aeródromos, principalmente os públicos. Qualquer aeródromo que contenha alguma edificação utilizada para fins residenciais (como a residência do guarda-campo), comerciais (alguma loja ou mesmo posto de combustível) ou recreativos, não podem, sem autorização da ANAC, ser utilizados pela aviação experimental. Haveria então que serem definidos pela ANAC quais os aeródromos, pelo menos os públicos, que não podem ser utilizados para operação de aeronaves com CAVE. Enfim, por todo o exposto, a restrição imposta pela regra divulgada, torna praticamente impossível a continuidade da operação da aviação experimental no Brasil. Uma definição prévia das áreas consideradas densamente povoadas, se, por um lado, não abranda a restrição, por outro, pelo menos afasta a insegurança jurídica que a indefinição causa.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A definição deve ser feita para cada caso concreto. A ANAC determinará para cada caso as aeronaves que podem ou não sobrevoar áreas densamente povoadas. As aeronaves que não obtiverem autorização, a ANAC estabelecerá os critérios de acesso aos aeródromos situados em áreas densamente povoadas, que os pilotos deverão cumprir nos aeródromos não controlados, assim como ficará ao encargo do DECEA estabelecer o acesso (se algum for possível) aos aeródromos controlados.

Contribuição nº 286
Colaborador: Reinaldo Martins
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 (c) (c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.
Emenda 03 ao RBAC 01 Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos. Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE a um mínimo de 1500 ft acima de áreas densamente povoadas, exceto para operações de pouso e decolagem ou quando requerido por necessidades de tráfego aéreo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Quando se associa o texto do 91.319 e a definição de área densamente povoada se chega a uma situação em que grande parte do território nacional, não pode ser sobrevoado por nenhuma aeronave "experimental" (incluindo aí os protótipos da Embraer).

Então se está tirando da atividade aérea uma parte considerável da aviação de pequeno porte e desportiva, setor este que é dos poucos que apresentou crescimento nos últimos anos, com graves conseqüências para o patrimônio de muitas pessoas, da atividade de oficinas, venda de combustível, lubrificantes e peças.

As conseqüências são enormes e sem dúvida nenhuma vão terminar em demandas judiciais contra a ANAC.

Muitos dos aeroportos construídos atendendo aos requisitos de ZPA possuem algum tipo de instalação a menos de 600 m das pistas, chegaremos a estranha situação de se ter uma pista "densamente povoada".

Tenho contato com a aviação experimental aqui no Brasil desde 1964 e com a mesma nos USA desde a década de 70 e nunca vi nada que justificasse este tipo de iniciativa.

Vejo aqui 3 possibilidades:

a) Se ignorar o regulamento. Isto é péssimo. O conceito brasileiro da "lei que não pegou" deve ser combatido. Entretanto as leis e regulamentos devem ser razoáveis

b) Modificar a definição. Talvez o objetivo da definição não seja atingir os experimentais (por exemplo o objetivo fosse regular aviões não tripulados). Num caso destes a definição deveria ser reformulada.

c) O que considero a melhor solução é uma redação na direção que apresento acima.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 287

Colaborador: Humbert P. Silveira

Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com CAVE:

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil com CAVE:

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não vejo justificativa para a ANAC interferir em regras prejudicam a liberdade de ir e vir de aeronaves experimentais de última geração, em que o DECEA já controla e faz cumprir sem que tenham conflitos, com outras.

E ademais diga-se de passagem, a liberdade de se construir e operar, aeronaves experimentais em todo o mundo só trouxe tecnologia, segurança, desenvolvimento, empregos, e muito lucro, para a aviação homologada. Cercar o direito de deslocamento, dificulta o desenvolvimento, é como dar um tiro no próprio pé. Digo mais a ANAC deve dar mais valor e proteger mais, a aviação experimental, do que criar regras que inibem a classe. Para dar exemplo;- com a liberdade de construção aeronáutica sem os grilhões do poder dos Lobbyes, a aviação experimental criou tecnologia e entregou sem custos de royalties ou patentes, para os grandes fabricantes de aeronaves mundiais. Com certeza hoje não estaríamos voando em Airbuss com 75 % de materiais compostos, que foi fruto do desenvolvimento e laboratório, da aviação experimental, O GPS é outro, esses exemplos são só uma pontinha do iceberg.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas reafirmado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBAC 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com

o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 288

Colaborador: Ernani Pautasso Nunes Junior

Instituição: Proprietário de aeronave privada

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na forma da redação proposta, a ANAC se investe do poder de retirar do ar, em grande parte do Brasil, as aeronaves experimentais. Trata-se de medida drástica, que atinge grande parte da aviação experimental, senão toda ela. Ademais, pela definição de áreas densamente povoadas apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros considerada área densamente povoada. Isso significa que a maior parte do território brasileiro, principalmente as áreas urbanas e suas cercanias, onde estão localizados praticamente todos os aeródromos, tornam-se áreas cujo sobrevoo por parte de aeronaves com CAVE passa a depender de autorização da ANAC nos termos do dispositivo em comento.

Cabe observar que a aviação experimental sempre operou no Brasil sem que lhe fosse aplicada essa restrição, não havendo fatos relacionados a essa operação que justifiquem uma restrição dessa extensão.

Ademais, a regulamentação constante da minuta do RBAC 91 submetida à audiência pública parece fugir às competências da ANAC, uma vez que cabe ao DECEA o estabelecimento das Regras do Ar, o que é feito atualmente por meio da ICA 100-12. Ao se verificar as competências da ANAC no art. 8º da Lei 11.182/2005, o inciso XXI estabelece que compete à ANAC:

“XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;”

Portanto, esse dispositivo legal afastaria da ANAC, em princípio, a competência de ditar normas relativas ao controle do espaço aéreo, que é o caso da norma ora contestada. Há que ser destacado que, em que pese haver norma semelhante no atual RBHA 91, a mesma confere o poder autorizatório em questão ao Controle de Tráfego Aéreo. Ademais, ante a ausência de definição de área densamente povoada, ou por qualquer outra razão, tal restrição jamais foi aplicada na prática.

Por outro lado, tal regra vai de encontro ao estabelecido no *caput* do art. 8º da Lei 11.182/2005, *verbis*:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:” (grifei)

Entretanto, a regra divulgada não favorece o desenvolvimento e fomento da aviação civil, pelo menos no que tange à aviação experimental. Pelo contrário, ela é totalmente nociva a esse segmento da aviação civil, na medida que impede a operação das aeronaves dessa categoria essa operação.

Em que pese a ANAC ter o poder de autorizar a operação de aeronaves com CAVE (aeronaves experimentais) sobre as áreas definidas pelo Emenda 03 ao RBAC 01 como densamente povoadas, não há definição dos requisitos, procedimentos e prazos para a concessão

desse ato autorizatório. Há ainda a discricionariedade da ANAC concedê-lo ou não. Tudo isso configura um quadro extremamente desfavorável à aviação experimental.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBAC 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBAC 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 289

Colaborador: Fabiano Rodrigues da Costa

Instituição: não preenchido

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(...)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for realizada em conformidade com as regras do DECEA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A definição de área densamente povoada está completamente incorreta “uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, define em torno de si uma área com raio de 600 metros”, isso poderia ser a definição de área povoada, e não de densamente povoada. Qualquer cidade com aeródromo possui construções a menos de 600m do aeródromo.

O estereótipo “Experimental” nos leva a pensar que as aeronaves desse tipo são amadoras no mais puro sentido, sem nenhuma segurança comprovada, no entanto sabemos que para obtenção de um prefixo experimental, é necessário projeto aprovado e assinado por engenheiro aeronáutico, além disso, grande parte dessa aviação é formada por modelos que já foram homologados no exterior e inclusive no Brasil e que por algum motivo específico são consideradas experimentais no Brasil. Aeronaves com por exemplo o Extra 300, toda a linha Sukoi Russa, J3 Cub Americano (Aeronave utilizada por décadas nos Estados Unidos para treinamento de vôo), etc. são aeronaves homologadas em outros países, no Brasil são experimentais e nem por isso tem menor segurança operacional que aeronaves homologadas.

É preciso observar que a aviação experimental opera em praticamente todos os países do Mundo sem restrição de sobrevoos ou operações em aeródromos.

Países como os Estados Unidos, Canadá, Alemanha e República Checa, todos países extremamente adiantados, são o berço da aviação experimental, com milhares de aeronaves voando sem qualquer problema e sem restrição de sobrevoos de áreas densamente povoadas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoo de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 290

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo

Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA

(d) (2) operar em voo VFR, apenas durante o dia, salvo se de outro modo for especificamente autorizado pela ANAC;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA, **ou se necessário for para operações de aproximação, execução do circuito de tráfego, pouso, decolagem e afastamento de aeródromos que se encontrem situados dentro de tais áreas.**

(d) (2) operar em voo VFR, **apenas durante o dia**, salvo se de outro modo for especificamente autorizado pela ANAC; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Permitir a operação das aeronaves detentoras de CAVE em aeródromos inseridos em áreas urbanas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoo destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 291
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Requisito 91.319(e) do RBHA 91, que foi excluído na minuta do RBAC 91.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.319 (e) A ANAC poderá estabelecer outras limitações adicionais que considere necessárias.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ao contrário do que está escrito no comentário do quadro comparativo, esta matéria não é exclusiva do DECEA. A existência deste requisito é de extrema importância para nosso setor que trata da aeronavegabilidade dos experimentais, pois é ele que fundamenta a definição de limitações operacionais para estas aeronaves, que são definidas após análise caso a caso. Dentre estas limitações, citamos como exemplo: - restrição de aeródromos, áreas de voo e eventos para operação; - definição de exigências para manutenção; - definição da tripulação apta à operação; - limitação do prazo de validade para renovação do certificado de aeronavegabilidade; Ao se excluir este requisito, perdemos o fundamento legal para tais limitações.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 292
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 (e) [retirado]
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.319 (e) A ANAC pode estabelecer limitações adicionais que considere necessárias, incluindo limitações no número de pessoas que podem ser transportadas na aeronave.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O texto consta no RBHA 91 e no FAR 91.319(i). No quadro comparativo disponibilizado na audiência pública, foi colocado que a justificativa para a remoção do parágrafo é que se trataria de “matéria do DECEA”. Discordo que o assunto seja competência do DECEA, pois as limitações adicionais poderiam ser quaisquer tipos de limitações; em particular, a limitação explicitada no texto, referente ao número de pessoas transportadas, é matéria de competência da ANAC – e não do DECEA. Assim, não havendo razão clara para a retirada do parágrafo, sugiro que seja mantido. Observo que o requisito não impõe, por si só, qualquer exigência sobre o regulado – o que só ocorrerá caso a ANAC decida utilizar a prerrogativa de estabelecer limitações adicionais. O FAA menciona o parágrafo 91.319(i) em seu material de orientação para certificação de aeronavegabilidade, disponível em http://www.faa.gov/documentLibrary/media/Order/8130.2H.pdf , o que me leva a crer que tal parágrafo é eventualmente utilizado. Sugiro que sejam levantados, se existirem, casos em que tal parágrafo foi utilizado (pela ANAC ou pelo FAA), para avaliar sua utilidade. Caso essa prerrogativa da ANAC (ou, antigamente, do CTA) tenha sido utilizada indevidamente alguma(s) vez(es), considero que isso poderia motivar a retirada do parágrafo. Caso não haja registros de uso indevido, e supondo que não há previsão de que a ANAC venha a fazer mau uso no futuro, creio que não haveria motivo de retirar o parágrafo. Ao final, caso haja qualquer dúvida sobre a utilidade desse parágrafo, considero mais prudente mantê-lo, estabelecendo-se uma política interna para que a prerrogativa da ANAC seja também utilizada com prudência, de modo a evitar algum uso indevido.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme a contribuição nº 291 deste Relatório.

Contribuição nº 293
Colaborador: Humbert P. Silveira
Instituição: ABRAEX – Assoc. Brasil. de Aviação Experimental
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Parabéns a quem teve a brilhante idéia...
Sugestão: O controle e a fiscalização deste instrumento e Caderneta de voo, devem ser monitoradas pelas associações de classe, como já é feito com os RIAMs. Isso fortalece as associações, que muito contribuem para com os órgãos oficiais, SAC/ANAC, e diminuem a carga e a quantidade de inspetores para a fiscalização, que só de paramotores devem estar por volta de 5.000 unidades em plena atividade.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não há contribuição clara à proposta a ser analisada.

Contribuição nº 294
Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb
Instituição: cidadão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE). As aeronaves experimentais, após concluídas a sua aprovação de vôo e constituído seus manuais de operação e manutenção, recebem um CAV, Certificado de Autorização de Voo, que a autoriza a voar em todo espaço aéreo brasileiro.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Mantida a necessidade do Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) até que alcance a aprovação de aeronavegabilidade pelo órgão competente, expedição do Certificado de Autorização de Voo, que a autoriza a voar em todo espaço aéreo brasileiro.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves. A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções. Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91. Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 295

Colaboradores: Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Marcus Vinicius Soldera Grando (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental), José Roberto Rangel Heller (Piloto - Construtor Amador)

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE).

As aeronaves experimentais, após concluídas a sua aprovação de voo e constituído seus manuais de operação e manutenção, recebem um CAV, Certificado de Autorização de Voo, que a autoriza a voar em todo espaço aéreo brasileiro.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Da maneira que foi escrita, fica entendido que as aeronaves experimentais não poderão voar sobre áreas densamente povoadas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Esta contribuição, ao que parece, pretende ser uma alternativa ao não acatamento das contribuições de exclusão do parágrafo 91.319(c), ao conferir uma autorização lato para todas as aeronaves experimentais voarem sobre áreas densamente povoadas sem necessidade de autorização da ANAC. Por isso esta contribuição não pode ser acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 296

Colaborador: Sergio Augusto Martins Leite

Instituição: AVEX - Grupo Aviação Experimental

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

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE).

As aeronaves experimentais, após concluídas a sua aprovação de voo e constituídos seus manuais de operação e de manutenção, recebem um CAV, Certificado de Autorização de Voo, que as autoriza a voar em todo o espaço aéreo brasileiro.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A redação originalmente proposta está ambígua, dando margem à interpretação de que aeronaves experimentais não poderão sobrevoar áreas povoadas, o que é impraticável e pode inviabilizar integralmente a utilização de aeronaves experimentais.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Esta contribuição, ao que parece, pretende ser uma alternativa ao não acatamento das contribuições de exclusão do parágrafo 91.319(c), ao conferir uma autorização lato para todas as aeronaves experimentais voarem sobre áreas densamente povoadas sem necessidade de autorização da ANAC. Por isso esta contribuição não pode ser acatada.

Aeronaves experimentais são aquelas que operam conforme os propósitos estabelecidos no regulamento. Em comum, têm o fato de não terem demonstrado cumprimento com os requisitos de aeronavegabilidade. Elas contam com maior liberdade no que se refere a

seu projeto, materiais de fabricação, equipamentos, manutenção, modificações, etc. A contrapartida para esta maior liberdade e menor exigência do Estado sobre estas aeronaves vem na forma de restrições operacionais, que tem por objetivo garantir a segurança de terceiros, ou seja, das pessoas e bens no solo e das outras aeronaves.

A restrição a voo em áreas densamente povoadas não é algo novo proposto para o RBAC 91. O requisito básico se manteve, estando sendo apenas rephraseado. Ele consta do regulamento desde sua emissão original, que remonta a 1992. Não há portanto que se falar em prejuízo por mudança de regra, já que nada está sendo alterado. E sendo o RBHA 91 o regulamento geral que governa a operação das aeronaves civis brasileiras, de conhecimento obrigatório a todos operadores, operações realizadas em desrespeito as previsões regulamentares aplicáveis o fizerem de forma irregular e são passíveis de sanções.

Muitos interessados argumentam que as aeronaves experimentais são mais novas, com projeto e equipamentos modernos e desempenho melhor que aeronave certificada. Isto contudo não muda o fato de que as aeronaves que operam sob um CAVE (ou com o antigo CAV) se valerem daquelas liberdades previamente mencionadas, não tendo passado pelas mesmas exigências e controles do Estado que garantiriam sua operação sem maiores restrições, como acontece com as aeronaves certificadas. Por se tratar de um segmento pouco regulamentado, como deve ser pela própria essência do que é ser uma aeronave experimental (incluídas aí todas as aeronaves de construção amadora), a ANAC considera que a restrição geral ao sobrevoos destas aeronaves em áreas densamente povoadas, incluídas aí as operações de pouso e decolagem, permanece atual e pertinente, devendo ser mantida no RBHA 91 e no novo RBAC 91.

Em virtude de questionamentos recentes quanto a clareza e abrangência do regulamento e do interesse em se obter a autorização prevista, a ANAC irá emitir material orientativo com vistas a elucidar aos operadores a aplicação da restrição ao sobrevoos de áreas densamente povoadas bem como estabelecer os termos gerais pelos quais as autorizações para operação nas áreas restritas poderão ser concedidas pela Agência.

Contribuição nº 297

Colaborador: Francisco Bragante Jr

Instituição:

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

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Em referencia a voos de ultra leves em áreas densamente povoadas.e outros
Segue minhas considerações.

Em relação aos velocímetros e altímetros TSO, já gera um custo bem maior, em relação as mesmas exigências de mercados internacionais, visto que outros países não tem estas solicitações.

Lembrando que estes são importados e seus custos em dólares..

Rádios e transponder, desnecessarios ser contemplados na legislação, visto são exigidos licenças para os 2, e esta só sai se for TSO e com registro na anatel.

Agora proibir voos em densamente povoadas, é decretar o fim destas categorias de aviação.

É um artigo que constava em uma lei, de 1980 , onde nossos ultra leves ou experimentais , isso a 30 anos atras, realmente eram iniciantes e com muitas deficiências.

Nos dias atuais , onde a qualidade da motorização, assim como todos os detalhes desta aviação leve , é muito bem fiscalizada e amplamente divulgado em nosso meio, vejo como um retrocesso imenso tal exigências, e ao meu ver em nada contribui para uma maior segurança.

Afinal uma grande maioria de aeroportos, se encontram nestas áreas, densamente povoadas, o que deixará está aviação totalmente sem sentido ou utilidade..

Acredito que os números de acidentes envolvendo a população destas áreas, não indica que o grande perigo são as aeronaves leves.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O RBAC 91 não estabelece uma proibição absoluta de sobrevoos em áreas densamente povoadas, mas apenas requer uma prévia autorização da ANAC.

De resto, não há proposta de texto alternativo a ser analisado.

Contribuição nº 298

Colaborador: Ladislau Albert Jr.

Instituição: autônomo

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

Prezados,

É com certa preocupação que tenho acompanhado as alterações da regulamentação da aviação experimental brasileira. Reconheço que essa Agência tem se esforçado para organizar essa aviação, cujo próprio nome diz, visa experimentar a inventividade daqueles

que constroem suas aeronaves partindo exclusivamente da própria força de vontade e criatividade. Entretanto, como quase tudo nesse país, a atividade acabou sendo desvirtuada do seu propósito inicial, com raras exceções. Há modelos de aeronaves que operam nos EUA que aqui estariam proibidas de operar (vide Airbike).
A regulamentação para as aeronaves experimentais ruma quase para uma certificação. Querer inventar, inovar, ou experimentar de fato parece que está se tornando atividade fora de regulamentação, portanto, atividade fora da lei. É prudente ter cuidado para que a atividade de construção amadora de aeronave não se transforme numa atividade exclusiva de elites que possuem poder financeiro para adquirir equipamentos caros e com isso desestimule a criatividade e iniciativa daqueles que não possuem recursos. É bom lembrar que os irmãos Wright eram pobres mecânicos de bicicletas e terminaram os seus dias em glória por terem revolucionado tecnologicamente o seu país, enquanto o nosso Alberto Santos Dumont, que era rico, acabou se suicidando aqui mesmo. Ironicamente essa comparação espelha a nossa atual realidade.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não há contribuição a ser analisada.

Contribuição nº 299
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.321 - AERONAVE CIVIL COM CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.321 (a) Aeronaves operando segundo um Certificado de Autorização de Vôo (CAV) devem obedecer as mesmas limitações operacionais do requisito 91.319.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nesta minuta do RBAC 91 se propõe excluir o requisito 91.321 com a seguinte justificativa: “Seção excluída, pois o CAV e o CAVE se fundiram.” Acontece que esta informação não é totalmente verdadeira já que este documento continua sendo emitido pelo RAB. Outra questão é que, ainda que o RAB pare de emitir estes documentos após a publicação deste RBAC 91, os documentos já emitidos não têm validade e estão espalhados por aí em muitas aeronaves em operação. Ao se excluir o 91.321 estas aeronaves não teriam uma regra com limitações operacionais específicas para seguir. Por isso consideramos muito importante deixar de forma tácita no texto a equivalência operacional entre CAV e CAVE.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com a inclusão de um parágrafo (f) na seção 91.319, ao invés da reativação da antiga seção 91.321, que tratava de CAV. O CAV não é mais emitido, porém há muitas aeronaves que ainda possuem esse certificado, de modo que convém explicitar que eles devem cumprir as limitações da atual 91.319, que incorporou o CAV como CAVE.

Contribuição nº 300
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.325 Aeronave categoria primária (a) É vedado operar uma aeronave de categoria primária transportando pessoas ou carga com fins lucrativos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.325 Aeronave categoria primária (a) Somente é permitido operar uma aeronave de categoria primária comercialmente para: (1) rebocar um planador, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou (2) conduzir treinamento de voo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Nesta minuta do novo RBAC 91 se propõe permitir o reboque de planadores e instrução de voo para aeronaves da categoria leve esportiva. Aeronaves da categoria primária são certificadas com requisitos que excedem as exigências das aeronaves leve esportivas. Dessa forma, é injusto permitir privilégios operacionais às leves esportivas que sejam proibidas às aeronaves da categoria primária.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Foi acatada a contribuição nº 301 deste Relatório sobre o mesmo tema.

Contribuição nº 301
Colaborador: Diego Muniz Benedetti
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.325-(a) É vedado operar uma aeronave de categoria primária transportando pessoas ou carga com fins lucrativos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.325-(a) RESERVADO.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>O requisito copiado do padrão FAA repete uma incoerência remanescente nesse regulamento. Sobretudo considerando os níveis de interpretação que se pode ter com base no texto acima.</p> <p>Observemos que é dada às aeronaves leves esportivas o direito de explorar comercialmente instrução e reboque de planadores segundo o item 91.327. Tais aeronaves não passam por processo de certificação comparável ao de uma aeronave da categoria primária, e não apresentam o mesmo nível de segurança.</p> <p>As aeronaves na categoria primária estão sujeitas a um processo formal de certificação que envolve não só declarações de atendimento a normas consensuais *(como é o caso das leve esportivas), mas exige a efetiva demonstração de cumprimento dos requisitos determinados pela autoridade para o projeto em questão. Esse processo, além de ter um custo muito maior, demandando muito mais tempo e esforço de ambas as partes, resulta na emissão de um certificado de aeronavegabilidade padrão. Ou seja, o nível de segurança atrelado é comparável a uma aeronave certificada na categoria normal, porém, com as determinações e restrições específicas daquele projeto.</p> <p>Além disso, a categoria primária, se não restrita na forma prevista, pode abrir espaço para o desenvolvimento de pequenas aeronaves certificadas, renovando a frota de aviação geral e colaborando com o desenvolvimento da indústria aeronáutica. O uso de aeronaves categoria primária para atividades comerciais específicas (reboque de planador, propaganda aérea, voo panorâmico, instrução, aerofotogrametria, inspeção de linhas, etc...), bem como para transporte privado, é perfeitamente viável e seguro. Pelo menos muito mais seguro que as aeronaves leves esportivas.</p> <p>Sendo assim, reforça-se a incoerência que se apresenta na estrutura proposta, onde é expressamente permitida a instrução e reboque de planadores remunerado em aeronaves leves esportivas e, interpretando cruamente o requisito proposto, o mesmo não é conferido a uma categoria com maior nível de segurança.</p> <p>Por fim, ressalta-se a oportunidade de abrir um mercado que poderá impulsionar o crescimento da indústria aeronáutica de base e que tem fundamento de engenharia e segurança. Observemos que, não só as prerrogativas dadas às aeronaves leves esportivas, mas a prerrogativa de executar quaisquer atividades remuneradas para as quais a aeronave foi projetada, o que já fica claro em seu certificado conforme RBAC-21. Não se considera aqui o transporte por demanda (taxi aéreo) o que já seria proibido pelos regulamentos aplicáveis e pelas próprias restrições impostas à essa categoria na certificação de tipo.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma.
A justificativa foi aceita. Contudo, por não existir dispositivo no RBAC nº 119 ou no RBAC nº 135 restringindo a utilização de aeronaves com tipo em categorias de certificação específicas, foi introduzida vedação à operação de aeronave de categoria primária em operações sob o RBAC nº 119.

Contribuição nº 302
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.325 (b) Somente é permitido operar uma aeronave de categoria primária que seja mantida pelo piloto-proprietário sob um programa de inspeção e de manutenção especiais aprovados: (1) o próprio piloto-proprietário; ou (2) um piloto designado pelo piloto-proprietário, desde que o piloto-proprietário não receba compensação pelo uso da aeronave.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.325 (b) Somente as pessoas listadas a seguir podem operar uma aeronave de categoria primária que seja mantida pelo piloto-proprietário sob um programa de inspeção e de manutenção especiais aprovados: (1) o próprio piloto-proprietário; ou (2) um piloto designado pelo piloto-proprietário, desde que o piloto-proprietário não receba compensação pelo uso da aeronave.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não fica claro, pela leitura do parágrafo (b), o que significam os subparágrafos. Este entendimento era direto, a partir do texto do RBHA 91 ou do FAR, quando se utilizava a seguinte estrutura: "nenhuma pessoa pode operar... exceto: tais pessoas".

A alteração proposta visa a deixar claro que os subparágrafos listam as pessoas que podem operar a aeronave.
Ainda, observo que não foi dada justificativa para a retirada do parágrafo (c).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. No parágrafo (b) foi utilizado “Somente podem operar....”. A exclusão do parágrafo (c) ocorreu para preservar a proporcionalidade entre requisitos operacionais de aeronaves experimentais e leves esportivas. Para estas aeronaves, não há limitação para operação apenas em condição VMC, segundo as regras VFR diurno. Dessa forma, considerando que os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis a aeronaves categoria primária são mais exigentes que para experimentais e leves esportivas, não seria proporcional que aeronaves categoria primária tivessem operações mais restritivas.

Contribuição nº 303
Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.327(a) (1) rebocar um planador ou ultraleve não propulsado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.327(a) (1) rebocar um planador, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O termo ultraleve não propulsado não está definido em regulamento e em última instância, é de fato um planador, e portanto, o texto é redundante. Além disso, o RBHA 103 que trata de aeronaves ultraleves, define em 103.3(a)(1) que ultraleve é uma aeronave monomotor, com motor convencional (a explosão) e propulsado por uma única hélice.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A própria SAR reviu essa contribuição por meio da Nota Técnica nº 28/2019/GTPN/SAR, em virtude da publicação do novo RBAC nº 103. No entanto, foi utilizado no texto “veículo ultraleve”, para melhor harmonização ao novo RBAC nº 103.

Contribuição nº 304
Colaborador: Omar Jose Junqueira Pugliesi
Instituição: Aeroalcool Tecnologia Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.327 – (a) (2)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.327 – (a) (2) conduzir treinamento de voo CPL e PP
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sem a possibilidade de empregar as Aeronaves Leve Esportivas Especiais como treinador básico para o Piloto Privado estaremos sepultando a indústria nacional de base. Isto sem contar que as aeronaves hj empregadas (AeroBoero, P56, C152) estão sucateadas. Tal saída foi usada pelo mercado americano com grande êxito, na verdade este foi o intuito da criação do LSA, ser um treinador par o PP uma vez que a oferta de aeronaves homologadas Parte 23 para tal emprego é muito reduzida e não condizentes com a realidade principalmente nacional. Empresas que se fundamentaram nesta perspectiva irão desaparecer sem tal possibilidade. Hoje os ALE possuem condições infinitamente superior de treinamento para o PP que as aeronaves atualmente empregadas
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O requisito proposto não entra no mérito do treinamento que pode ser conduzido, de modo que não se encontra impossibilitado o uso para treinamento em CPA.

Contribuição nº 305
Colaborador: Luiz Claudio Gonçalves
Instituição: Flyer indústria aeronáutica Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva (a) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva comercialmente para: (1) rebocar um planador ou ultraleve não propulsado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou (2) conduzir treinamento de voo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva (a) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva comercialmente para: (1) rebocar um planador ou ultraleve não propulsado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; (2) conduzir treinamento de voo; (3) acumular horas de voo para obtenção ou alteração de categoria de licença de piloto; (4) serviços de patrulhamento e monitoramento territorial e de fronteiras, fotografia e filmagem aérea, aerofotogrametria; (5) voos panorâmicos; ou (6) aeropublicidade.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A certificação ALE no Brasil, como nos Estados Unidos, tem um custo muito alto. Não há como investir em um produto como este se a indústria não pode contar com um mercado mais abrangente que as empresas americanas e europeias já possuem. Temos que, dentro das normas de cada categoria de serviço, autorizar o uso dos ALEs como ferramenta. Isto sem dúvida baixara o custo dessas operações, o que sera bom para o operador e ainda incentivara os fabricantes a certificarem suas aeronaves em buscar de um mercado mais abrangente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. As únicas atividades comerciais permitidas para a categoria já estão previstas no requisito e são as mesmas previstas internacionalmente para a mesma categoria de aeronave.

Contribuição nº 306
Colaboradores: Angelo Vicentini Loiola (Grupo Aviação Experimental), Thatiane Favero (Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Parágrafo 91.327 – Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva (a) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva comercialmente para: (1) rebocar um planador ou ultraleve não propulsado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou (2) conduzir treinamento de voo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(a) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva comercialmente para: (1) rebocar um planador ou ultraleve não propulsado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou (2) conduzir treinamento de voo (3) Patrocínio, desde que não modifiquem ou venham a confundir a visualização das suas marcas de identificação; (4) Serviços aéreos especializados para órgãos públicos ou privados que abrangem atividades de fotografia aérea, monitoramento, busca e salvamento, fomento ao aerodesporto, etc... desde que se submetam às regras destes serviços.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Conforme prevê a nova proposta do CBA em seu artigo 201, uma Aeronave Leve Esportiva Especial poderia ser utilizada para diversos serviços aéreos especializados com um custo bem mais reduzido, desde que as mesmas se submetam às regras destes serviços, uma vez que são fabricadas seguindo normas consensuais e cujas manutenções e aeronavegabilidade seguem os padrões do RBAC 43, aumentando a segurança de voo e operação deste tipo de aeronave
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. As únicas atividades comerciais permitidas para a categoria já estão previstas no requisito e são as mesmas previstas internacionalmente para a mesma categoria de aeronave.

Contribuição nº 307
Colaborador: Francisco Cherutti Galindo
Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva

(a) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva comercialmente para: (1) rebocar um planador ou ultraleve não propulsado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou (2) conduzir treinamento de voo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva (a) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva comercialmente para: (1) rebocar um planador ou ultraleve não propulsado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; (2) conduzir treinamento de voo; (3) acumular horas de voo para obtenção ou alteração de categoria de licença de piloto; (4) serviços de patrulhamento e monitoramento territorial e de fronteiras, fotografia e filmagem aérea, aerofotogrametria; (5) voos panorâmicos; ou (6) aeropublicidade.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Permitir uma maior abrangência para as aeronaves da categoria ALE afim de fomentar a industria.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. As únicas atividades comerciais permitidas para a categoria já estão previstas no requisito e são as mesmas previstas internacionalmente para a mesma categoria de aeronave.

Contribuição nº 308
Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Armino Edmundo Albino Hueb, Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva (2) a aeronave for submetida a uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) por uma entidade certificada para tal;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva. (2) a aeronave for submetida a uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) por uma entidade certificada para tal ou por seu construtor e/ou por mecânico aeronáutico e/ou por engenheiro mecânico ou representante técnico de associação de aviação experimental ou correlatas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O construtor de uma aeronave experimental é o maior capacitado em dar manutenção em sua aeronave. Jamais deve ser excluído dessa tarefa. Uma associação de aviação experimental, fabricantes, ou correlatas podem indicar um representante técnico para esse fim.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva não são construídas por construtores amadores e sim por empresas destinadas a tal fim, que entregam a aeronave finalizada ao usuário final, que não necessita ser um construtor familiarizado com a aeronave. Portanto, sua manutenção deve ser realizada por pessoas capacitadas, conforme prevê o requisito. No entanto, o texto foi alterado para exigir o CVA ao invés da IAM.

Contribuição nº 309
Colaborador: José Roberto Rangel Heller
Instituição: Piloto - Construtor Amador
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva (2) a aeronave for submetida a uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) por uma entidade certificada para tal;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva. (2) a aeronave for submetida a uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) por uma entidade certificada para tal ou por seu construtor e/ou por mecânico aeronáutico e/ou por engenheiro mecânico ou representante técnico de associação de aviação experimental ou correlatas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O construtor de uma aeronave experimental é o maior capacitado em dar manutenção em sua aeronave e não deve ser excluído dessa tarefa. Uma associação de aviação experimental, fabricantes, ou correlatas podem colaborar com a indicação um representante técnico para esse fim.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva não são construídas por construtores amadores e sim por empresas destinadas a tal fim, que entregam a aeronave finalizada ao usuário final, que não necessita ser um construtor familiarizado com a aeronave. Portanto, sua manutenção deve ser realizada por pessoas capacitadas, conforme prevê o requisito. No entanto, o texto foi alterado para exigir o CVA ao invés da IAM.

Contribuição nº 310

Colaborador: Omar Jose Junqueira Pugliesi

Instituição: Aeroalcool Tecnologia Ltda

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

91.327 – (a) (2)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.327 – (a) (2) conduzir treinamento de voo CPL e PP

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sem a possibilidade de empregar as Aeronaves Leve Esportivas Especiais como treinador básico para o Piloto Privado estaremos sepultando a indústria nacional de base.

Isto sem contar que as aeronaves hj empregadas (AeroBoero, P56, C152) estão sucateadas.

Tal saída foi usada pelo mercado americano com grande êxito, na verdade este foi o intuito da criação do LSA, ser um treinador par o PP uma vez que a oferta de aeronaves homologadas Parte 23 para tal emprego é muito reduzida e não condizentes com a realidade principalmente nacional.

Empresas que se fundamentaram nesta perspectiva irão desaparecer sem tal possibilidade.

Hoje os ALE possuem condições infinitamente superior de treinamento para o PP que as aeronaves atualmente empregadas

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O RBAC 91 não é o regulamento apropriado para especificar o tipo de treinamento que a aeronave leve esportiva pode conduzir.

Contribuição nº 311

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.327

(b)

(1) a aeronave estiver aeronavegável e for mantida por um mecânico habilitado e empresa de manutenção habilitada conforme o RBAC nº 43;

(3) o proprietário ou o operador cumpra com todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis;

(4) o proprietário ou o operador cumpra com todas as diretrizes de segurança aplicáveis à aeronave que venha a corrigir algum problema detectado; e

(5) o proprietário ou o operador cumpra com os requisitos de registro de grandes reparos e grandes alterações realizadas em produtos certificados, de acordo com o parágrafo 43.9(d) do RBAC nº 43 e com os requisitos de registro descritos na seção 91.417 deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.327

(b)

(1) a aeronave estiver aeronavegável e for mantida conforme o RBAC nº 43 por um mecânico habilitado ou uma organização de manutenção habilitada;

(3) o proprietário ou o operador cumprir com todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis;

(4) o proprietário ou o operador cumprir com todas as diretrizes de segurança aplicáveis à aeronave que tenham o objetivo de corrigir alguma condição insegura existente; e

(5) o proprietário ou o operador cumprir com os requisitos de registro de grandes reparos e grandes alterações realizadas em produtos certificados, de acordo com o parágrafo 43.9(d) do RBAC nº 43 e com os requisitos de registro descritos na seção 91.417 deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(b)(1)

Alinhamento ao FAR, que permite o uso de um mecânico ou uma organização de manutenção (repair station). Entendo não haver sentido em exigir mecânico e empresa para manter a aeronave.

Ainda, foi padronizada a tradução de “repair station” como “organização de manutenção”, como no RBAC 145.

Ajustes editoriais:

- “cumprir” em lugar de “cumpra”, em alinhamento ao “estiver” de (b)(1) e “for” de (b)(2).
- em (b)(4), foi alterado o final do texto, para melhor refletir a tradução do FAR.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Em (b)(1) o texto foi alterado para harmonização com as previsões do RBAC 43 e com os procedimentos desenvolvidos pelo fabricante da aeronave.

Os parágrafos (b)(3) e (b)(4) foram ainda modificados conforme análise da contribuição nº 313 deste Relatório.

Contribuição nº 312

Colaborador: Omar Jose Junqueira Pugliesi

Instituição: Aeroalcool Tecnologia Ltda

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

91.327 – (b) (1)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.327 – (b) (1) a aeronave estiver aeronavegável e for mantida por um mecânico habilitado ou engenheiros credenciados em empresa fabricante da aeronave ou empresa de manutenção habilitada conforme o RBAC nº 43;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A manutenção deve poder ser realizada pela própria empresa fabricante ou oficinas RBAC 43, desde que possuam mecânicos habilitados ou engenheiros credenciados.

Não deve-se misturar obrigatoriamente aeronaves Part 23 com aeronaves ASTM. As próprias habilidades dos mecânicos são diferentes.

As manutenções devem ser reguladas porem com carga condizente com a categoria.

Os fabricantes devem possuir farta documentação de manutenção e treinamento para tal, em última análise os fabricantes devem regular a manutenção e seus executores.

O credenciamento dos mecânicos deve poder ser feitos pelos fabricantes de aeronaves.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Não existe na ANAC a figura de engenheiro credenciado para a realização de tarefas de manutenção conforme proposta. Ademais, não cabe ao fabricante monopolizar a manutenção da aeronave por ele fabricada, submetendo assim o comprador a uma única opção para manter sua aeronave. Ao fabricante cabe, entre outras coisas, indicar o plano de manutenção em forma de manuais e/ou oferecer a opção de serviço de manutenção se for uma organização de manutenção conforme RBAC nº 43.

Contribuição nº 313

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva

(b) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva se:

(3) o proprietário ou o operador cumpra com todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis;

(4) o proprietário ou o operador cumpra com todas as diretrizes de segurança aplicáveis à aeronave que venha a corrigir algum problema detectado; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.327 Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva

(b) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado especial de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva se:

(3) o proprietário ou o operador cumprir com todos os alertas de segurança e boletins de serviço aplicáveis;

(4) o proprietário ou o operador cumprir com todos os alertas de segurança e boletins de serviço aplicáveis à aeronave que venham a corrigir algum problema detectado; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A alteração objetiva alinhar o RBAC 91 com a terminologia utilizada na norma ASTM que trata de aeronavegabilidade continuada para aeronaves Leves Esportivas (F-2295-06, seção 7), objeto do requisito.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Com relação ao parágrafo 91.327(b)(3), independentemente da terminologia adotada nas normas ASTM, diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis para os modelos de aeronave, motores, hélices e equipamentos utilizados devem ser cumpridas. Foi mantida a previsão no texto final para obrigatoriedade de cumprimento das diretrizes de aeronavegabilidade.

Com relação ao parágrafo 91.327(b)(4), a terminologia utilizada nas normas ASTM para correção de dificuldades em serviço (“Safety Alert”, “Service Bulletin” e “Notification”) difere daquela utilizada pela FAA (“safety directive”). Optou-se por manter a terminologia da FAA para preservar harmonização com a regra do 14 CFR 91.327.

Contribuição nº 314

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.327(b)

(4) o proprietário ou o operador cumpra com todas as **diretrizes de segurança** aplicáveis à aeronave que venha a corrigir algum problema detectado; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.327(b)

(4) o proprietário ou o operador cumpra com todos os **alertas de segurança** emitidos pelo fabricante, aplicáveis à aeronave, que venha a corrigir algum problema detectado; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O termo “diretrizes de segurança” utilizado não é específico, definido ou padronizado.

O assunto em questão é tratado pela Norma ASTM F-2295, intitulada “Standard Practice for Continued Operational Safety Monitoring of a Light Sport Aircraft”. De acordo com esta norma, as notificações emitidas pelo fabricante que requerem ação imediata, são chamadas de “SAFETY ALERT”. Por esta razão, propomos que seja usado o termo “alerta de segurança” em português.

O mesmo problema ocorre também nos requisitos 91.213(b)(2) e 91.417(a)(v).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. Vide análise da contribuição nº 313 deste Relatório.

Contribuição nº 315

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.327

(d) Cada pessoa que opera uma aeronave com certificado **especial** de aeronavegabilidade **especial** na categoria leve esportiva...

(e) Cada pessoa que opera uma aeronave com certificado **especial** de aeronavegabilidade na categoria leve esportiva...

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.327

(d) Cada pessoa que opera uma aeronave com certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva...

(e) Cada pessoa que opera uma aeronave com certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva...

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Corrigir o nome do certificado, que de acordo com RBAC 21.190 é: Certificado de aeronavegabilidade especial para aeronaves categoria leve esportiva.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 316

Colaborador: James Rojas Waterhouse

Instituição: Depto. De Eng. Aeronáutica da Universidade de São Paulo

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

Inclusão de parágrafo referente a Aeronave Leve Esportiva **certificada** de acordo com normas ASTM que permita a essas aeronaves serem utilizadas em atividade remunerada de instrução (mesmo para piloto privado), adicionalmente atividade remunerada de levantamento aerofotogramétrico, sensoriamento e atividades agrícolas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O índice de acidentes de aeronaves LSA nos EUA mostrou-se equivalente a aeronaves certificadas de acordo com o FAR-23, ademais o Brasil necessita de aeronaves de custos operacionais mais baixos e mais versáteis para as atividades de instrução, sensoriamento e atividades agrícolas. A regulamentação do uso deste tipo de aeronave poderá melhorar a produtividade da agricultura, melhorar a formação de novos pilotos e reduzir sobremaneira o uso clandestino de aeronaves experimentais e VANTS em atividades remuneradas. Ademais a regulamentação de atividades remuneradas para aeronaves leves esportivas poderá fortalecer a indústria aeronáutica nacional, contribuindo com geração de empregos e outros benefícios decorrentes. Não existe uma contra indicação para tal medida, pois as aeronaves ALE deverão ser certificadas e não experimentais. Outro forte benefício o estímulo ao acúmulo de experiência de voo por pilotos em fase de formação em decorrência de menores custos envolvidos, resultando em melhor formação e melhores índices de acidentes.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Não há proposta para alteração do texto pelo proponente. De qualquer forma, as atividades comerciais permitidas para a categoria já estão previstas no requisito e são as mesmas previstas internacionalmente para esta categoria de aeronave. Ademais, não é o propósito da ANAC expandir o escopo de atividades permitidas para este tipo de aeronave.

Contribuição nº 317

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:

6-Parágrafo 91.329 – Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas:

(a) Ressalvado o previsto no parágrafo 91.102(d) deste Regulamento, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, sob total responsabilidade do piloto em comando e/ou do operador, conforme aplicável, desde que:

(1) a operação seja feita em:

(i) áreas:

(A) cuja propriedade seja de pessoa física;

(B) cujo acesso ao público esteja restringido;

Obs.: Item correlacionado (parágrafo 91.102):

(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo em uma operação se o aeródromo for cadastrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta, com exceção dos casos previstos na seção 91.329, 91.331*, Subparte O** deste Regulamento e na seção 137.301 do RBAC nº 137***.

*Pousos e decolagens na água.

**Requisitos aplicáveis às atividades aéreas de segurança pública ou de defesa civil.

***Certificação e requisitos operacionais: operações aeroagrícolas – Área de pouso para uso aeroagrícola.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:

6-Parágrafo 91.329 – Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas:

(a) Ressalvado o previsto no parágrafo 91.102(d) deste Regulamento, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, sob total responsabilidade do operador ou do piloto em comando, caso este tenha tal responsabilidade delegada pelo operador, desde que:

(1) a operação seja feita em:

(i) áreas:

(A) cuja propriedade seja de pessoa física;

(...)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91

6-Parágrafo 91.329 – Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas:

Objetivos da alteração do texto:

-Explicitar quando a responsabilidade pelo pouso em área não homologada é do operador e quando é do piloto em comando; e

-Retirar uma exigência desnecessária.

Com a proposta de alteração ao texto originalmente proposto para este parágrafo do RBAC-91, a responsabilidade pelo pouso em área não homologada deixa de ser dúbia ou subjetiva, ficando claramente estabelecido que a responsabilidade primária para tal é do operador – e, somente se este delegá-la é que o piloto em comando passa a ser o responsável.

Em relação à exigência de que a área seja de pessoa física, entendemos que ela não só é desnecessária como é muito difícil de ser cumprida, na prática.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A responsabilidade primária foi direcionada ao operador, que pode ser o próprio piloto em comando ou pode delega-la ao piloto em comando.

Com relação à sugestão de supressão, ela não foi acatada porque, ainda que fosse muito difícil de ser cumprida, ela representa mais uma opção de pouso em adição às demais, e não uma exigência adicional. Isso confere a uma pessoa física inclusive o direito de vetar o pouso de helicóptero em sua propriedade, simplesmente não dando sua autorização. Dessa forma, o texto foi mantido.

Contribuição nº 318

Colaborador: Marcos Baeta Campos

Instituição: Piloto Comercial Helicópteros

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

91.329 Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Nas condições para a execução de Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas, deveria haver um item determinando que tal **operação não deva ser rotineira/frequente.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O RBHA 31, item 327, que trata deste mesmo tema, faz esta determinação como forma de incentivar a operação em helipontos registrados/homologados e a regularização de áreas que são utilizadas com frequência, como forma de garantir a segurança das operações, mantendo os gabaritos de dimensionamento de áreas de pouso, de rampas de aproximação, de resistência de pavimentos, entre outras, de acordo com as normas de construção e operação de helipontos da ANAC/ICAO.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

“Rotineira/frequente” é um conceito indeterminado, muito difícil de estabelecer para cada caso concreto e, portanto, muito difícil de fazer cumprir.

Contribuição nº 319

Colaborador: Marcos Baeta Campos

Instituição: Piloto Comercial Helicópteros

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

91.329 Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Nas condições para a execução de Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas, deveria haver um item determinando que **tal operação somente pode ser realizada no período diurno (nascer ao pôr do sol).**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para a operação noturna de aeronaves, a existência de balizamento seguindo as normas internacionais de dimensionamento é vital para a segurança operacional.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma. Foi adotado o texto “a operação seja realizada sob regras de voo VFR diurno e em condições VMC”.

De fato, a operação em áreas não homologadas ou registradas em períodos noturnos comporta um risco alto de desorientação espacial, como no caso do acidente da aeronave PT-YJJ, cujo Relatório Final A-103/CENIPA/2014, à pág. 52, o CENIPA menciona:

“De fato, com base no RBHA 91.327, em que pese as condições de risco envolvidas, não há uma proibição de operação em local não homologado ou registrado, no período noturno.”

<http://prevencao.potter.net.br/file/51416/PT/PTYJJ>

Também há a Recomendação de Segurança de Voo A-561/CENIPA/2011-01, emitida em 18/3/2016, que diz:

“Estabelecer, no RBHA 91, requisitos para voo VFR noturno de helicópteros, a fim de restringir a operação à situação em que os pilotos possam assegurar todo o voo com referência visual com a superfície, inclusive referências luminosas em período noturno.”

Para o voo comum em si, o requisito no RBAC 91 é desnecessário, tendo-se em vista os itens 5.1.2.a e 5.3.2.1 da ICA 100-12, recentemente revisada e em vigor desde 10/11/2016:

5.1.2 Não obstante o estabelecido em 5.1.1 anterior, os voos VFR somente serão realizados quando simultânea e continuamente puderem cumprir as seguintes condições:

a) manter referência com o solo ou água, de modo que as formações meteorológicas abaixo do nível de voo não obstruam mais da metade da área de visão do piloto;

(...)

5.3.2 PERÍODO NOTURNO

5.3.2.1 Os aeródromos de partida, de destino e de alternativa deverão estar registrados ou homologados para operação VFR noturna.

No entanto, a Recomendação ainda se aplica ao pouso e decolagem em áreas não homologadas ou registradas, onde não se pode garantir a viabilidade da operação visual noturna. Por esta razão, a sugestão foi acatada, não apenas na seção 91.329, como também na seção 91.331.

Contribuição nº 320

Colaborador: Etván Geraldo Fonseca

Instituição: Gabinete Militar do Governador de Minas Gerais

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

91.329 Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas

(a)...

(1) ...

(i) áreas

(A) cuja propriedade seja de pessoa física

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.329 Pousos e decolagens de helicópteros em áreas não homologadas ou registradas

(a)...

(1) ...

(i) áreas

(A) EXCLUSÃO do ITEM.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O dispositivo restringe muito a operação de helicópteros, subtraindo a versatilidade da aeronave, já que boa parte das propriedades são de pessoas jurídicas, inclusive fazendas, estádios, etc.

Destaca-se que este dispositivo, caso mantido, vamos retroceder há mais de 20 anos, quando as operações de helicópteros somente eram permitidas em locais homologados ou registrados. Porém, naquela época, a prática corrente era fazer o plano de vôo para aeródromo homologado, mas na realidade ia para outro com transponder desligado.

Vamos agir com transparência e responsabilidade. O importante é que os órgãos de controle de tráfego saibam exatamente para as aeronaves realmente deslocam e não se a propriedade é de pessoa física ou jurídica. Inclusive, para fins de responsabilidade civil e criminal nada muda.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O item não se trata de uma exigência adicional para o pouso e decolagem, mas de uma opção a mais. As pessoas jurídicas encontram-se incluídas no parágrafo (B), desde que o acesso ao público esteja restringido.

Contribuição nº 321

Colaborador: Ruy Flemming

Instituição: ABRAPHE

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

a.1.i.A cuja propriedade seja de pessoa física.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

cuja propriedade seja pessoa física ou jurídica.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Restringir esse tipo de operação a pessoa física apenas vai inviabilizar o uso de helicópteros em diversas operações.

Operações de visitas a instalações em construção, inspeções de barragens, plantas industriais cuja frequência não justifica a construção de um Heliporto serão seriamente prejudicadas.

O responsável legal pelo estabelecimento pode fornecer a autorização para o pouso e o comandante continua responsável pelas operações.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O item não se trata de uma exigência adicional para o pouso e decolagem, mas de uma opção a mais. As pessoas jurídicas encontram-se incluídas no parágrafo (B), desde que o acesso ao público esteja restringido.

Contribuição nº 322
Colaborador: Robson Monteiro Rocha, 1º Ten PM
Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 91 91.329 (1) (i) (A)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir o texto: cuja propriedade seja de pessoa física, PARA OPERAÇÃO DE AERONAVES PRIVADAS.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não faz sentido restringir o pouso eventual de aeronaves pertencentes ao Serviço Público a locais pertencentes a pessoas físicas. Em situações excepcionais, uma aeronave pública poderá necessitar de um pouso no pátio de uma repartição pública, por exemplo. A alteração sugerida restringe apenas a operação de aeronaves particulares.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A alteração proposta tornaria a regra mais restritiva. A operação em propriedade de pessoa física é uma opção dentre outras listadas no texto.

Contribuição nº 323
Colaborador: Haroldo Franco Guimarães Gouveia Vilela, Cap PM
Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 91 91.329 (a) (4)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Retirar a palavra "formalmente" e manter como estava antes no RBHA 91
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A autorização formal demanda uma antecedência que pode inviabilizar o voo. O regulamento aéreo não pode funcionar como restrição à atividade. Vale lembrar que as aeronaves do serviço público também realizam pousos eventuais justificados pela necessidade pública. Caso não haja autorização, seja ela formal ou informal, caberá a quem de direito tomar as providências cabíveis.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. O piloto e/ou operador devem observar que em uma eventual fiscalização, eles deverão demonstrar à ANAC que o proprietário ou responsável tenha autorizado a operação. No caso das áreas desabilitadas foi estabelecido que as operações não podem estar proibidas, o que desobriga a obtenção de uma autorização, visto que é normalmente muito difícil de encontrar o proprietário dessas áreas, e muitas vezes elas pertencem ao poder público. Como não há risco a terceiros envolvidos, caso esteja ocorrendo alguma situação que seja causa de perturbação ao responsável pela área, ele poderá proibir a operação de helicópteros naquele local.

Contribuição nº 324
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.329 (a) Ressalvado o previsto no parágrafo 91.102(d) deste Regulamento, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, sob total responsabilidade do piloto em comando e/ou do operador, conforme aplicável, desde que: (1) a operação seja feita em: (i) áreas: (A) cuja propriedade seja de pessoa física;

- (B) cujo acesso ao público esteja restringido;
- (C) desabilitadas em que não haja demarcações ou construções no solo que indiquem poder haver a presença de pessoas em um raio de 30 metros do ponto de toque (exceto aquelas pessoas envolvidas com a operação); ou
- (D) onde a área de aproximação e de toque esteja livre de obstáculos ou animais que poderiam comprometer a segurança da operação;
- e
- (ii) distantes 30 metros de qualquer via de acesso público;
- (2) não haja operação de abastecimento de aeronaves no local;
- (3) não haja proibição de operação no local escolhido;
- (4) o proprietário ou responsável pelo local tenha autorizado formalmente a operação;
- (5) o operador do helicóptero realize um gerenciamento de risco de forma a garantir um nível aceitável de risco à segurança da operação, da aeronave, de seus ocupantes e de terceiros;
- (6) se em espaço aéreo controlado, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral e em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo responsável pela área em questão, em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA; e
- (7) seja comunicado à ANAC qualquer anormalidade ocorrida durante a operação em no máximo 10 dias.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.329

(a) Ressalvado o previsto no parágrafo 91.102(d) deste Regulamento, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, sob total responsabilidade do piloto em comando e/ou do operador, conforme aplicável, desde que:

(1) a operação seja feita em áreas:

(i) cujo acesso ao público esteja restringido;

(ii) desabilitadas, em que não haja demarcações ou construções no solo que indiquem poder haver a presença de pessoas em um raio de 30 metros do ponto de toque (exceto aquelas pessoas envolvidas com a operação);

(iii) onde a área de aproximação final e de decolagem e a área de toque estejam livres de obstáculos ou animais que poderiam comprometer a segurança da operação; e

(iv) distantes 30 metros de qualquer via de acesso público;

(2) não haja operação de abastecimento de aeronaves no local;

(3) não haja proibição de operação no local escolhido;

(4) o proprietário ou responsável pelo local tenha autorizado formalmente a operação;

(5) o operador do helicóptero realize um gerenciamento de risco de forma a garantir um nível aceitável de risco à segurança da operação, da aeronave, de seus ocupantes e de terceiros;

(6) se em espaço aéreo controlado, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral e em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo responsável pela área em questão, em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA; e

(7) seja comunicada à ANAC qualquer anormalidade ocorrida durante a operação em no máximo 10 dias.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendo que a estrutura de (a)(1) poderia ser repensada. É utilizado “ou” entre os subparágrafos de (a)(1)(i). Assim, pelo texto da minuta, se a operação for em área for de propriedade de pessoa física, não é necessário que o acesso ao público seja restringido ou que a área de toque esteja livre de obstáculos. Entendo que não são condições equivalentes, de forma que o fato de ser uma propriedade de pessoa física seja uma alternativa ao requisito de ter a área de toque livre de obstáculos.

Entendo que as condições estabelecidas nos subparágrafos devem ser requisitos (e não alternativas), o que me parece de acordo com a justificativa apresentada pela ANAC no quadro comparativo: “Incluído requisito que requer que a área de aproximação e toque esteja livre de obstáculos”. Este também é o sentido do texto da CAAP 92(2).

Ainda em razão dessas alterações, foi retirada a exigência (na minuta, uma alternativa) de que a área seja de pessoa física, pois entendo que não seria conveniente transformar a alternativa em requisito – e não identifiquei a qual outro subparágrafo este poderia servir de alternativa, já que os demais poderiam ser transformados em requisitos.

No proposto (a)(1)(iii), foi utilizada a expressão para “FATO” (utilizada na CAAP 92(2)) conforme o RBAC 01: “área de aproximação final e de decolagem”.

Observo ainda que o texto da minuta apresentava problemas de conexão entre os parágrafos, pois a leitura de 91.329(a)(1)(ii), resultada em “(1) a operação seja feita em: (ii) distantes 30 metros de qualquer via de acesso público;”, faltando o termo “áreas” que só constava em (a)(1)(i). Por essa razão, “áreas” foi direcionado ao final do parágrafo (a)(1).

Em (a)(7), foi utilizado “comunicada” para se referir a “anormalidade”.

Por fim, observo que se utiliza “homologados ou registrados” no título e em (a), enquanto se utiliza “cadastrados” em (e) e em 91.102(d). Sugiro uniformizar o uso.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foram aceitas as sugestões de ajustes da redação. Porém não foi acatada a sugestão de mudança na estrutura do parágrafo (a)(1). Quando a área for de pessoa física, pressupõe-se que o acesso já seja restringido (o que não ocorre sempre com áreas pertencentes a pessoas jurídicas, por exemplo, um estacionamento de supermercado, o pátio de um shopping, etc.), e que as áreas de aproximação final e de decolagem já estejam devidamente desobstruídas, visto que o proprietário ou responsável pelo local tenha autorizado a operação. Ademais, o parágrafo (a)(1)(ii) (renumerado para (a)(1)(iii)) já requer o afastamento mínimo de qualquer via de acesso público.

Contribuição nº 325

Colaborador: Francisco Cherutti Galindo

Instituição: Galindo e Galindo Ltda. Me.

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

91.329

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Criar um requisito baseado no 91.329 permitindo a operação em locais não homologados ou registrados para aeronaves agrícolas, aeronaves em operação de busca e salvamento e combate de incêndio.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Permitindo a operação em locais não homologados ou registrados de forma desburocratizadas em operações de especiais, por exemplo como funciona atualmente com os Helicópteros Águia da polícia militar.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

As aeronaves agrícolas já podem operar em conformidade com o RBAC 137. As operações normais de busca e salvamento são previstas no RBAC nº 90, que possui previsão para pouso e decolagem em área não cadastrada (Subparte U). O parágrafo 91.329(b) já permite que nos casos de catástrofes naturais ou emergências, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados sejam realizados sem atender aos critérios dos parágrafos 91.329(a)(1) a (a)(5), sob total responsabilidade do operador.

Contribuição nº 326

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:

7-Parágrafo 91.331 – Pousos e decolagens na água:

(a) Pousos e decolagens na água podem ser realizados, sob total responsabilidade do piloto em comando e/ou do operador, conforme aplicável, desde que:

(...)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:

7-Parágrafo 91.331 – Pousos e decolagens na água:

(a) Pousos e decolagens na água podem ser realizados, sob total responsabilidade do operador, ou do piloto em comando, caso este tenha tal responsabilidade delegada pelo operador, desde que:

(...)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91

7-Parágrafo 91.331 – Pousos e decolagens na água:

Objetivo da alteração do texto:

-Explicitar quando a responsabilidade pelo pouso na água é do operador e quando é do piloto em comando.

De maneira similar ao item “6”, acima, neste se pretende alterar o texto originalmente proposto, de modo a definir a responsabilidade primária pelo pouso na água para o operador, sendo que o piloto em comando somente ficará o responsável em caso de delegação por parte daquele. Isto irpa eliminar a dubiedade na aplicação da norma, facilitando sua aplicação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

A responsabilidade primária foi direcionada ao operador, que pode ser o próprio piloto em comando ou pode delega-la ao piloto em comando.

Contribuição nº 327
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.331 (a) Pousos e decolagens na água podem ser realizados, sob total responsabilidade do piloto em comando e/ou do operador, conforme aplicável, desde que:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.331 (a) Pousos e decolagens na água podem ser realizados, sob total responsabilidade do piloto em comando e do operador, desde que:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Entendo que o regulamento deve ser mais claro quanto à responsabilidade. O texto da minuta estabeleceria que a “ <u>responsabilidade total</u> ” seria do piloto em comando <u>e/ou</u> do operador, “ <u>conforme aplicável</u> ”. Ocorre que todo voo possui piloto em comando e todo voo possui operador, portanto, ambos poderiam, a princípio, ser responsabilizados. Assim, não fica claro o motivo do uso de “e/ou” e como seria entendido o “conforme aplicável”.
Entendo que uma opção é retirar o “conforme aplicável” e o “ou” de forma a estabelecer que a responsabilidade é sempre de ambos. Outra opção seria definir em que casos a responsabilidade é do piloto em comando (por exemplo, aviação geral, exclusivamente sob o RBHA/RBAC 91) e em que casos a responsabilidade é do operador (em voos comerciais, sob o RBAC 135, por exemplo). Caso se faça essa distinção, é importante deixar claros os grupos de aplicabilidade e garantir que um grupo é complementar ao outro, ou seja, não há sobreposição ou “vácuos”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O texto foi alterado para direcionar a responsabilidade primária ao operador, que pode ser o próprio piloto em comando ou pode delega-la ao piloto em comando.

Contribuição nº 328
Colaborador: Marco Antonio de Assis Bedeschi
Instituição: IMETAME METALMECÂNICA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.403 Disposições gerais (a) O operador ou, na falta deste, o proprietário de uma aeronave é o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o cumprimento do RBAC nº 39. (b) Somente é permitido executar manutenção, manutenção preventiva, reparos ou alterações como estabelecido nesta Subparte e outras regulamentações aplicáveis, incluindo o RBAC nº 43. (c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou instruções para aeronavegabilidade continuada contendo uma seção de limitações de aeronavegabilidade se os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção forem cumpridos. Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBAC nº 121, 125 e 135, ou estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste Regulamento. (d) Somente é permitido modificar uma aeronave com base em um certificado suplementar de tipo se quem modificar for o detentor deste certificado ou possuir autorização por escrito do detentor. (e) Somente é permitido operar uma aeronave em operação regida pelo RBAC nº 121, ou regida pelo RBAC nº 135 registrada na categoria TPR, se o operador tiver apresentado à ANAC um RCA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 3 anos. (f) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se tiver sido executada uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) nessa aeronave nos últimos 12 meses, exceto no caso previsto no parágrafo (g) desta seção. O proprietário ou operador deve apresentar à ANAC uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) para a referida aeronave atestando sua condição de aeronavegabilidade. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR. Uma Vistoria Técnica Inicial (VTI) ou Especial (VTE) substitui a realização da IAM requerida por este parágrafo. (g) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o proprietário ou operador tiver apresentado à ANAC um RCA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 6 anos, com o objetivo de revalidação do respectivo Certificado de Aeronavegabilidade. Neste caso, a apresentação do RCA substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (f) desta seção. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
ALTERAÇÃO EM NEGRITO

91.403 Disposições gerais

(a) O operador ou, na falta deste, o proprietário de uma aeronave é o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o cumprimento do RBAC nº 39.

(b) Somente é permitido executar manutenção, manutenção preventiva, reparos ou alterações como estabelecido nesta Subparte e outras regulamentações aplicáveis, incluindo o RBAC nº 43.

(c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou instruções para aeronavegabilidade continuada contendo uma seção de limitações de aeronavegabilidade se os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção forem cumpridos. Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBAC nº 121, 125 e 135, ou estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste Regulamento.

(d) Somente é permitido modificar uma aeronave com base em um certificado suplementar de tipo se quem modificar for o detentor deste certificado ou possuir autorização por escrito do detentor.

(e) Somente é permitido operar uma aeronave em operação regida pelo RBAC nº 121, **RBAC 125** ou regida pelo RBAC nº 135 registrada na categoria TPR, se o operador tiver apresentado à ANAC um RCA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 3 anos.

(f) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se tiver sido executada uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) nessa aeronave nos últimos 12 meses, exceto no caso previsto no parágrafo (g) desta seção e **91.409(C)(3)**. O proprietário ou operador deve apresentar à ANAC uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) para a referida aeronave atestando sua condição de aeronavegabilidade. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, **RBAC 125** e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR. Uma Vistoria Técnica Inicial (VTI) ou Especial (VTE) substitui a realização da IAM requerida por este parágrafo.

(g) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o proprietário ou operador tiver apresentado à ANAC um RCA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 6 anos, com o objetivo de revalidação do respectivo Certificado de Aeronavegabilidade. Neste caso, a apresentação do RCA substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (f) desta seção. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, **RBAC 125** e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1) A Inspeção Anual de Manutenção descrita no **APÊNDICE C DO RBAC 43**, tem ações cobertas pelo plano de manutenção do fabricante de aeronaves de categoria transporte que serão enquadradas no RBAC 125, e o próprio programa de manutenção garante condições de aeronavegabilidade com requisitos compatíveis com aqueles requeridos na IAM, pois o fabricante dessas aeronaves garante, tarefas com programa de estrutura, tarefas que cobrem danos por fadiga, e que cobrem danos ambientais, além de seção de limitações de aeronavegabilidade e os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção.

2) A descontinuidade do programa de manutenção do fabricante por si só, torna a aeronave não aeronavegável, e o cumprimento do programa de manutenção de por si só garante os requisitos de aeronavegabilidade requeridos na IAM conforme apêndice C do RBAC 43.

3) Os grandes aviões conforme definição do RBAC 01, quando operados por particular serão todos enquadrados no RBAC 125.

4) O texto da atual RBAC 91 isenta IAM prevista no parágrafo 91.409 (a), lastreado em 91.409 (c)(3), conforme texto em 91.409 (c) que diz que os *parágrafos (a) e (b) não se aplicam para: “ (3) uma aeronave sujeita aos requisitos dos parágrafos (d) ou (e) desta seção; ou”*. Porém a ANAC não reconhece essa condição, justamente por conflitar com requisitos de 91.403;

5) O TEXTO de 91.403 (e) e (f), se não incluído isenção de IAM para operadores segundo RBAC 125, está em contradição com o requisito 91.409 (c)(3), que isenta INSPEÇÕES em 91.409 (a)(1)(2), conforme previsão de 91.409(c)(3).

“91.409 Inspeções

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave se, dentro dos 12 meses precedentes à operação, esta aeronave tiver sido submetida a:

(1) uma inspeção anual de acordo com o RBAC nº 43 e aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 do referido RBAC nº 43; ou

(2) uma vistoria inicial para obtenção de Certificado de Aeronavegabilidade de acordo com o RBAC nº 21.

(a)-I.....

(b).....

(c) Os parágrafos (a), (a)-I e (b) desta seção não se aplicam a:

(1)

(2)

(3) uma aeronave sujeita aos requisitos dos parágrafos (d), (d)-I, (e) ou (i) desta seção;

(4); ou

(5)

(d) Cada proprietário ou operador de uma aeronave que deseje usar um programa de inspeções progressivas deve encaminhar um requerimento por escrito à ANAC juntamente com:

(d)-I A frequência e detalhes da inspeção progressiva devem prover a inspeção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses e devem ser consistentes com as recomendações do fabricante, com a experiência em serviço e com a espécie de operação em que a aeronave estiver engajada. O programa de inspeções deve assegurar que a aeronave, continuamente, estará aeronavegável e conforme com todas as suas especificações aplicáveis, especificações técnicas certificadas do tipo, diretrizes de aeronavegabilidade e demais requisitos. Se uma inspeção progressiva for descontinuada o proprietário ou operador deve informar imediatamente à ANAC.

(e) Somente é permitido operar um grande avião ou um avião multimotor com motores a turbina, ou uma aeronave de asas rotativas com motores a turbina, se a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tiverem sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificação técnica do certificado de tipo e em outros documentos aprovados tiver sido cumprido.

(i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se for cumprido um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Apesar da semelhança na nomenclatura, a IAM (Inspeção Anual de Manutenção) definida no RBHA 91.403(i) e a “inspeção anual” definida no Apêndice D do RBAC 43 possuem escopos muito distintos. A IAM é uma verificação de aeronavegabilidade, onde são verificados documentação, conformidade com o projeto de tipo, grandes alterações e grandes reparos, cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade e cumprimento do programa de manutenção/inspeções. Já a “inspeção anual” do Apêndice D do RBAC 43 contém um conjunto de inspeções mínimas a serem realizadas anualmente. Enquanto a IAM é aplicável a todas aeronaves, exceto aquelas registradas na categoria TPR, a inspeção anual é aplicável a um conjunto menor de aeronaves, onde são excluídas aeronaves com programa de inspeções progressivas, grandes aviões, aviões multimotores a turbina e helicópteros com motor a turbina. Tal separação de conceito de IAM e de “inspeção anual” não foi alterado na minuta do RBAC nº 91 submetida para a Audiência Pública nº 17/2015.

Em função de estudos concluídos em 2016 no tema 4 da Agenda Regulatória 2015-2016 sobre Otimização do Controle de Aeronavegabilidade, e inclusive em função da nomenclatura inadequada da IAM, a IAM e o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) foram convertidos em um único tipo de verificação, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA). Tal unificação não afeta periodicidade nem possui alteração relevante no escopo das verificações já realizadas na IAM e no RCA.

Não foram incluídas as referências ao RBAC nº 125, pois as isenções se aplicam apenas a operações regulares sob o RBAC nº 135, e por referência não deveriam se aplicar ao RBAC nº 125, que não realizariam operações regulares, além de o RBAC nº 125 não estar ainda publicado.

Contribuição nº 329

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.401

(b) As seções 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 e 91.419 desta Subparte não se aplicam a uma aeronave mantida conforme um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada como previsto no RBAC nº 121 ou no parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.401

(b) As seções 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 e 91.419 desta Subparte não se aplicam a uma aeronave mantida conforme um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada como previsto no RBAC nº 121, no parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135 ou na seção 91.1411 deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Inclusão dos programas de manutenção de aeronavegabilidade continuada previstos na subparte K do RBAC 91, em alinhamento ao FAR.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 330

Colaborador: Reinaldo Martins

Instituição: particular

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

91.403

(c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou instruções para aeronavegabilidade continuada contendo uma seção de limitações de aeronavegabilidade se os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção forem cumpridos. Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBAC nº 121, 125 e 135, ou estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou instruções para aeronavegabilidade continuada contendo uma seção de limitações de aeronavegabilidade se os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção forem cumpridos. Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBAC nº 121, 125 e 135, ou estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste Regulamento.

Para as aeronaves de construção amadora, a necessidade ou não deste documento deve ser estabelecida na época de emissão do CAVE.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A situação é semelhante ao comentário ao 91.9.Mminha interpretação do texto é que todos os aviões inclusive os de construção amadora necessitam de um MM. Fazer um MM não é exatamente uma tarefa simples para o construtor amador. Entretanto a "construção amadora" cobre uma grande gama de aeronaves, variando a complexidade de estruturas, sistemas e necessidades de manutenção. Então exigir de uma aeronave leve, simples o mesmo que, a um Lancair IV P (por exemplo), não é razoável. Como é realmente difícil "a priori" determinar a necessidade ou não desta exigência, seria melhor encaminhar o assunto a área de Aeronavegabilidade para que no processo de emissão de certificados, decida da necessidade ou não de um documento específico.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A seção é aplicável apenas para aeronaves que possuam "um manual de manutenção do fabricante ou instruções para aeronavegabilidade continuada contendo uma seção de limitações de aeronavegabilidade" de forma que a contribuição não é aplicável.

Contribuição nº 331

Colaborador: Wainer Mendes Lima

Instituição: Helicópteros do Brasil S/A - Helibras

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

91.403....

(f) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se tiver sido executada uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) nessa aeronave nos últimos 12 meses, exceto no caso previsto no parágrafo (g) desta seção. O proprietário ou operador deve apresentar à ANAC uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) para a referida aeronave atestando sua condição de aeronavegabilidade. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR. Uma Vistoria Técnica Inicial (VTI) ou Especial (VTE) substitui a realização da IAM requerida por este parágrafo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

N/A

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Esse parágrafo indica que o proprietário / operador deve apresentar a DIAM para atestar a condição de Aeronavegabilidade da aeronave.

(a) Atualmente a DIAM é atestada, no caso dos operadores RBHA 91 e RBAC 135, pela Organização de Manutenção (OM) certificada conforme RBAC 145. Essa atestação, pela nova proposta, não é prevista para as OM. Quem deverá protocolar a DIAM?

(b) A IAM / DIAM poderá ser declarada com base no programa de manutenção requerido pelo RBAC 91.409(e) e 91.409(f)(3)?

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Não há proposta de texto na contribuição. Contudo, na justificativa, foi identificado que o requisito determina a apresentação da DIAM pelo operador, sendo que atualmente ela emitida por uma organização de manutenção. Atualmente, a apresentação da DIAM é realizada pelas organizações de manutenção. Para solucionar esse problema, o texto do parágrafo 91.403 (f) foi alterado para “se o operador tiver apresentado à ANAC”. A alteração de texto foi estendida à alínea 91.327(b)(2) e ao parágrafo 91.403(e).

Em função de estudos concluídos em 2016 no tema 4 da Agenda Regulatória 2015-2016 sobre Otimização do Controle de Aeronavegabilidade, e inclusive em função da nomenclatura inadequada da IAM, a IAM e o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) foram convertidos em um único tipo de verificação, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA). Tal unificação não afeta periodicidade nem possui alteração relevante no escopo das verificações já realizadas na IAM e no RCA.

Como já acontecia no RBHA 91, por meio da IAM, o cumprimento do programa de inspeções recomendado pelo fabricante (RBAC 91.409(e) e 91.409(f)(3)) não isenta a emissão do CVA. As verificações de aeronavegabilidade presentes na IAM, e semelhantemente no novo CVA, excedem o programa de inspeções.

O requisito será detalhado em Instrução Suplementar a ser editada pela ANAC.

Contribuição nº 332

Colaborador: José Ronaldo da Luz

Instituição: SERAC Training - Assessoria, Consultoria e Treinamento

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

91.403

(...)

(g) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o proprietário ou operador tiver apresentado à ANAC um RCA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 6 anos, com o objetivo de revalidação do respectivo Certificado de Aeronavegabilidade. Neste caso, a apresentação do RCA substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (f) desta seção. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.403

(...)

(g) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o proprietário ou operador tiver apresentado à ANAC um RCA **emitido por uma Organização de Manutenção certificada e apropriadamente qualificada ou por um Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade (PCA)** na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 6 anos, com o objetivo de revalidação do respectivo Certificado de Aeronavegabilidade. Neste caso, a apresentação do RCA substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (f) desta seção. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Estabelecer no RBAC 91 a prerrogativa do PCA em emitir o RCA com o objetivo de revalidação do CA, tornando coerente o que se está estabelecido no parágrafo 183.33 do RBAC 183:

"Profissional credenciado em aeronavegabilidade

O profissional credenciado em aeronavegabilidade, atuando em localidades predefinidas, dentro dos limites do seu credenciamento e conforme critérios e procedimentos estabelecidos pela ANAC, pode:

*(a) expedir **relatórios, laudos ou pareceres necessários à emissão de certificados de aeronavegabilidade.***"

Ademais, a exclusão do texto do parágrafo 91.403 (g) do ainda vigente RBHA 91 deixa uma lacuna quanto a essa prerrogativa, considerando que o PCA atua na realização de VTI e de VTE, conforme item 4.1 (a) do MPR-100.

E, ainda, a necessidade de incluir as OM 145 no texto objetiva também dar legalidade quanto à prerrogativa das mesmas em emitir o RCA, conforme já previsto na IS 21.181-001B. Há de se considerar apenas **objetiva esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito existente em RBAC**, conforme expresso no Art. 14 da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, portanto se faz necessário incluir o requisito no RBAC 91, até mesmo para dar legalidade à referida IS.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Os requisitos relacionados às verificações de aeronavegabilidade serão detalhados em Instrução Suplementar a ser editada pela ANAC.

Em função de estudos concluídos em 2016 no tema 4 da Agenda Regulatória 2015-2016 sobre Otimização do Controle de Aeronavegabilidade, e inclusive em função da nomenclatura inadequada da IAM, a IAM e o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) foram convertidos em um único tipo de verificação, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA). Tal unificação não afeta periodicidade nem possui alteração relevante no escopo das verificações já realizadas na IAM e no RCA.

Com a unificação, os requisitos do parágrafo 91.403(g) da minuta do RBAC 91 submetida para audiência pública foram integralmente absorvidos pelo parágrafo 91.403(f). O parágrafo 91.403(g) foi conseqüentemente excluído, sem prejuízo à análise da contribuição acima.

Contribuição nº 333

Colaborador: Alexandre Gomes de Mattos

Instituição: Helimax Escola de Aviação Civil Ltda.

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

91.403

(...)

(g) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o proprietário ou operador tiver apresentado à ANAC um RCA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 6 anos, com o objetivo de revalidação do respectivo Certificado de Aeronavegabilidade. Neste caso, a apresentação do RCA substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (f) desta seção. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.403

(...)

(g) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o proprietário ou operador tiver apresentado à ANAC um RCA **emitido por uma Organização de Manutenção certificada e apropriadamente qualificada ou por um Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade (PCA)** na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 6 anos, com o objetivo de revalidação do respectivo Certificado de Aeronavegabilidade. Neste caso, a apresentação do RCA substitui a apresentação da DIAM requerida pelo parágrafo (f) desta seção. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelo RBAC nº 121, e regidas pelo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Estabelecer no RBAC 91 a prerrogativa do PCA em emitir o RCA com o objetivo de revalidação do CA, tornando coerente o que se está estabelecido no parágrafo 183.33 do RBAC 183:

"Profissional credenciado em aeronavegabilidade

O profissional credenciado em aeronavegabilidade, atuando em localidades predefinidas, dentro dos limites do seu credenciamento e conforme critérios e procedimentos estabelecidos pela ANAC, pode:

*(a) expedir **relatórios, laudos ou pareceres necessários à emissão de certificados de aeronavegabilidade,***

Ademais, a exclusão do texto do parágrafo 91.403 (g) do ainda vigente RBHA 91 deixa uma lacuna quanto a essa prerrogativa, considerando que o PCA atua na realização de VTI e de VTE, conforme item 4.1 (a) do MPR-100.

E, ainda, a necessidade de incluir as OM 145 no texto objetiva também dar legalidade quanto à prerrogativa das mesmas em emitir o RCA, conforme já previsto na IS 21.181-001B. Há de se considerar apenas **objetiva esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito existente em RBAC**, conforme expresso no Art. 14 da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, portanto se faz necessário incluir o requisito no RBAC 91, até mesmo para dar legalidade à referida IS.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Os requisitos relacionados às verificações de aeronavegabilidade serão detalhados em Instrução Suplementar a ser editada pela ANAC.

Em função de estudos concluídos em 2016 no tema 4 da Agenda Regulatória 2015-2016 sobre Otimização do Controle de Aeronavegabilidade, e inclusive em função da nomenclatura inadequada da IAM, a IAM e o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) foram convertidos em um único tipo de verificação, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA). Tal unificação não afeta periodicidade nem possui alteração relevante no escopo das verificações já realizadas na IAM e no RCA.

Com a unificação, os requisitos do parágrafo 91.403(g) da minuta do RBAC 91 submetida para audiência pública foram integralmente absorvidos pelo parágrafo 91.403(f). O parágrafo 91.403(g) foi conseqüentemente excluído, sem prejuízo à análise da contribuição acima.

Contribuição nº 334
Colaborador: Carlos Eduardo Lopes de Almeida
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBHA 91.403(i) – EXCLUÍDO NO RBAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(i) Declarar uma IAM significa demonstrar à autoridade aeronáutica que a aeronave: (1) está com a sua documentação correta, conforme previsto na seção 91.203 deste RBHA; (2) está de acordo com o projeto de tipo aprovado; (3) está com todas as grandes modificações e grandes reparos baseados em dados técnicos aprovados; (4) está em conformidade com todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis; e (5) tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na Seção 91.409 deste RBAC ou de acordo com um programa de manutenção previsto em regulamentação específica .
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O quadro comparativo diz que o requisito foi mantido, só que não. Foi excluída a alínea 91.403 (i), que traz a definição de “atestar” IAM. Foi mantida a necessidade de apresentar a declaração da IAM (DIAM), mas não definindo o que seria isso.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Os requisitos relacionados às verificações de aeronavegabilidade serão detalhados em Instrução Suplementar a ser editada pela ANAC. Em função de estudos concluídos em 2016 no tema 4 da Agenda Regulatória 2015-2016 sobre Otimização do Controle de Aeronavegabilidade, e inclusive em função da nomenclatura inadequada da IAM, a IAM e o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) foram convertidos em um único tipo de verificação, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA). Tal unificação não afeta periodicidade nem possui alteração relevante no escopo das verificações já realizadas na IAM e no RCA. Apesar do CVA substituir a IAM, não há prejuízo à análise da contribuição acima.

Contribuição nº 335
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.407 (c) Caso inspeções e testes no solo concluírem que a manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alterações não alteraram substancialmente as características de voo, nem afetaram apreciavelmente a operação da aeronave, o parágrafo (b) desta seção não precisa ser atendido.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.407 (c) Se inspeções e testes no solo concluírem que a manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alterações não alteraram substancialmente as características de voo, nem afetaram apreciavelmente a operação da aeronave, o parágrafo (b) desta seção não precisa ser atendido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - uso de “se... concluírem” em lugar de “caso ... concluírem”. Igualmente, poderia ser utilizado “caso ... concluem”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 336
Colaborador: UPOMPA - União Paulista das Organizações de Manutenção de Produtos Aeronáuticos
Instituição: UPOMPA - União Paulista das Organizações de Manutenção de Produtos Aeronáuticos
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.409 Inspeções

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Manter todo o texto do 91.409 como está proposto, sem alterações, rejeitando qualquer ingerência da GTPN/SAR, que defende com unhas e dentes a negociada Resolução 186.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

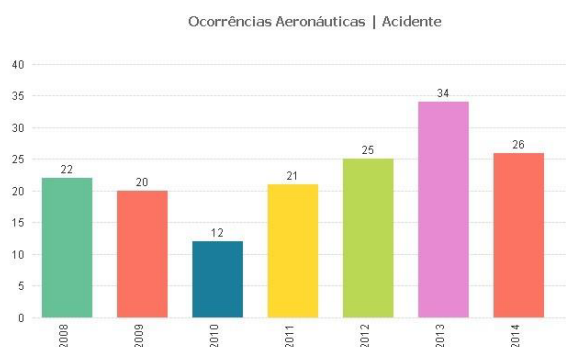
Essa sugestão objetiva **evitar a reedição da malfadada Resolução nº 186**, de 18 de março de 2011, que incluiu, desastrosamente, os parágrafos (i) e (j) no RBHA 91.

É público e notório que a Resolução 186 trata-se de uma Zelotes da aviação civil brasileira, sob o engodo de "impactos econômicos e sociais" e "harmonização com normas internacionais", desprovido de qualquer embasamento técnico e desprezando-se o interesse público da Segurança de Voo.

Achava-se que afetaria somente as OM certificadas em motores convencionais, demonstrando profundo desconhecimento da Manutenção Aeronáutica brasileira, pois a Resolução 186 desobriga os proprietários/operadores da revisão geral de motores, de hélices e de todos os outros acessórios (magnetos, alternadores, geradores, motores de partida, governadores de hélices, bombas de combustível, distribuidoras e controladores de combustível, bombas de vácuo, etc.).

A tal "harmonização com normas internacionais" não se sustenta ante às inúmeras inserções em nossos regulamentos de requisitos que os demais países não possuem, como pode se perceber nos "...-I" dos parágrafos dos RBAC, que tratam de especificidades de nossa realidade jurídica, das nossas leis e da nossa cultura aeronáutica.

Em recente consulta à AEST (Assessoria de Estatística) do CENIPA, sobre os acidentes por FALHA DO MOTOR EM VOO. no período de 2008 a 2014, com aeronaves equipadas com motores convencionais das categorias TPP, PRI, SAE e SAE-AG (Operadores 91), obteve-se o seguinte:



Nota-se, portanto, um aumento no números de ocorrências após os efeitos da Resolução 186. Estes números se potencializam mais ainda quando considerado o esforço da frota no mesmo período, observando-se a constante queda, ano após ano, da quantidade de horas voadas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Não há proposta de alteração.

Cabe esclarecer no entanto que a condição regulatória fundamental que aqui se tenta resgatar, para quem opera segundo o RBAC nº 91, é que para os componentes da aeronave cuja troca ou revisão geral não seja mandatória, e sim apenas recomendação do fabricante, se possa manter por meio de inspeções para verificação de sua condição, atuando na correção de possíveis discrepâncias encontradas e assim manter o componente aeronavegável.

Contribuição nº 337

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.409

(c)(2) uma aeronave inspecionada conforme um programa de inspeção aprovado segundo o RBAC nº 135 e devidamente identificada pela matrícula nas especificações operativas da empresa que possui o programa aprovado;

(e) Somente é permitido operar um grande avião ou um avião multimotor com motores a turbina, ou uma aeronave de asas rotativas com motores a turbina, se a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tiverem sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificação técnica do certificado de tipo e em outros documentos aprovados tiver sido cumprido. No entanto, o proprietário ou operador de uma aeronave de asa rotativa com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção dos parágrafos (a), (a)-I, (b), (c), (d) ou (d)-I desta seção em lugar da opção de inspeção contida no parágrafo (f) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.409
(c)(2) uma aeronave inspecionada conforme um programa de inspeção aprovado segundo o RBAC nº 125 ou 135 e devidamente identificada pela matrícula nas especificações operativas da empresa que possui o programa aprovado;
(e) Somente é permitido operar um grande avião para o qual não se aplique o RBAC 125 ou um avião multimotor com motores a turbina, ou uma aeronave de asas rotativas com motores a turbina, se a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tiverem sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificação técnica do certificado de tipo e em outros documentos aprovados tiver sido cumprido. No entanto, o proprietário ou operador de uma aeronave de asa rotativa com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção dos parágrafos (a), (a)-I, (b), (c), (d) ou (d)-I desta seção em lugar da opção de inspeção contida no parágrafo (f) desta seção.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Inclusão do RBAC 125, com base no FAR, e como feito em outros trechos do RBAC 91.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada, pois o RBAC nº 125 ainda não se encontra publicado.

Contribuição nº 338
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.409
(c) (1) uma aeronave que possua uma autorização especial de voo, um CAVE, um Certificado de Aeronavegabilidade provisório;
(d)-I A frequência e detalhes da inspeção progressiva devem prover a inspeção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses e devem ser consistentes com as recomendações do fabricante, com a experiência em serviço e com a espécie de operação em que a aeronave estiver engajada. O programa de inspeções deve assegurar que a aeronave, continuamente, estará aeronavegável e conforme com todas as suas especificações aplicáveis, especificações técnicas certificadas do tipo, diretrizes de aeronavegabilidade e demais requisitos. Se uma inspeção progressiva for descontinuada o proprietário ou operador deve informar imediatamente à ANAC.
(e) Somente é permitido operar um grande avião ou um avião multimotor com motores a turbina, ou uma aeronave de asas rotativas com motores a turbina, se a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tiverem sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificação técnica do certificado de tipo e em outros documentos aprovados tiver sido cumprido. No entanto, o proprietário ou operador de uma aeronave de asa rotativa com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção dos parágrafos (a), (a)-I, (b), (c), (d) ou (d)-I desta seção em lugar da opção de inspeção contida no parágrafo (f) desta seção.
(g) (1) instruções e procedimentos para a condução das inspeções no tipo e modelo específico de aeronave, incluindo os testes e verificações necessários. As instruções e procedimentos devem indicar em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices e equipamentos, inclusive os de emergência e de sobrevivência, que devem ser inspecionados; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.409
(c) (1) uma aeronave que possua uma autorização especial de voo, um CAVE ou um Certificado de Aeronavegabilidade provisório;
(d)-I A frequência e detalhes da inspeção progressiva devem prover a inspeção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses e devem ser consistentes com as recomendações do fabricante, com a experiência em serviço e com a espécie de operação em que a aeronave estiver engajada. O programa de inspeções deve assegurar que a aeronave, continuamente, estará aeronavegável e conforme com todas as suas especificações aplicáveis, especificações técnicas do certificado de tipo, diretrizes de aeronavegabilidade e demais requisitos. Se uma inspeção progressiva for descontinuada o proprietário ou operador deve informar imediatamente à ANAC.
(e) Somente é permitido operar um grande avião ou um avião multimotor com motores a turbina, ou uma aeronave de asas rotativas com motores a turbina, se a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, rotores, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tiverem sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificações técnicas do certificado de tipo e em outros documentos aprovados tiver sido cumprido. No entanto, o proprietário ou operador de uma aeronave de asa rotativa com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção dos parágrafos (a) e (a)-I; (b); (c); ou (d) e (d)-I desta seção em lugar da opção de inspeção contida no parágrafo (f) desta seção.

(g) (1) instruções e procedimentos para a condução das inspeções no tipo e modelo específico de aeronave, incluindo os testes e verificações necessários. As instruções e procedimentos devem indicar em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos, inclusive os de emergência e de sobrevivência, que devem ser inspecionados; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Parágrafos (e) e (g): inclusão de rotores, como no FAR.

(c): Uso de “ou” ao final da frase.

(d)-I e (e): sugiro padronizar a tradução para “type certificate data sheet”. Sugeri usar “especificações técnicas do certificado de tipo”. No entanto, creio que é válido utilizar também as outras opções, constantes na minuta.

(e): uso de ponto e vírgula para separar o conjunto de parágrafos que constituem uma opção. Isto é necessário porque foram criados os parágrafos (a)-I e (d)-I., que devem ser vistos em conjunto com os parágrafos (a) e (d).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 339

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.409

(f) (1) um programa de inspeção para aeronavegabilidade continuada fazendo parte de um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada em uso por uma empresa aérea operando esse tipo e modelo de aeronave, conforme especificações técnicas emitidas segundo o RBAC nº 121 ou 135, ou operando o mesmo tipo e modelo de aeronave segundo o RBAC nº 135 e mantendo-o segundo o parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.409

(f) (1) um programa de inspeção para aeronavegabilidade continuada fazendo parte de um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada em uso por um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando o mesmo tipo e modelo de aeronave segundo o RBAC nº 121 ou operando o mesmo tipo e modelo de aeronave segundo o RBAC nº 135 e mantendo-o segundo o parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto mencionava “especificações técnicas emitidas segundo o RBAC nº 121 ou 135”, para se referir às especificações operativas, o que precisava ser corrigido.

No entanto, optou-se por uma adequação mais ampla, baseando-se no texto original do FAR, que trata, de forma geral, de detentores de certificado segundo os RBACs 119, para, em seguida, especificar que vale para qualquer aeronave do mesmo tipo e modelo sob o RBAC 121 e apenas para aquelas aeronaves operadas sob o 135 que sejam mantidas segundo o 135.411(a)(2).

Embora operadores sob o RBAC 125 também possuam (ou deverão possuir) certificado sob o RBAC 119, eles não seriam incluídos pois não operam sob os RBAC 121 ou 135.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 340

Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa

Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

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

91.409

(h) Quando um operador mudar de um programa de inspeções aprovado segundo os parágrafos (f), (f)-I e (f)-II desta seção para um outro programa, os tempos em serviço, tempo corrido e ciclos de operações acumulados segundo o programa prévio devem ser utilizados para determinar os tempos das inspeções devidas segundo o novo programa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.409

(h) Quando um operador mudar de um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo (f) desta seção para um outro programa, os tempos em serviço, tempo corrido e ciclos de operações acumulados segundo o programa prévio devem ser utilizados para determinar os tempos das inspeções devidas segundo o novo programa.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os parágrafos (f)-I e (f)-II fazem menção no programa estabelecido no parágrafo (f), e não um programa diferente. Assim, não é necessária a referência a estes programas.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 341
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Inspeção Anual de Manutenção
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Devido à remoção do que é "atestar uma IAM", sugerimos uma IS explicando com explicações do que é e como deve ser atestada a IAM.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Não há contribuições ao texto do RBAC nº 91.</p> <p>O requisito será detalhado em Instrução Suplementar a ser editada pela ANAC.</p> <p>Em função de estudos concluídos em 2016 no tema 4 da Agenda Regulatória 2015-2016 sobre Otimização do Controle de Aeronavegabilidade, e inclusive em função da nomenclatura inadequada da IAM, a IAM e o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) foram convertidos em um único tipo de verificação, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA). Tal unificação não afeta periodicidade nem possui alteração relevante no escopo das verificações já realizadas na IAM e no RCA.</p>

Contribuição nº 342
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Inspeção Anual de Manutenção
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Publicação de material informativo referente à Inspeção Anual de Manutenção.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Devido à remoção do que é "atestar uma IAM", sugerimos uma IS explicando com explicações do que é e como deve ser atestada a IAM.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Não há contribuições ao texto do RBAC nº 91.</p> <p>O requisito será detalhado em Instrução Suplementar a ser editada pela ANAC.</p> <p>Em função de estudos concluídos em 2016 no tema 4 da Agenda Regulatória 2015-2016 sobre Otimização do Controle de Aeronavegabilidade, e inclusive em função da nomenclatura inadequada da IAM, a IAM e o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) foram convertidos em um único tipo de verificação, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA). Tal unificação não afeta periodicidade nem possui alteração relevante no escopo das verificações já realizadas na IAM e no RCA.</p>

Contribuição nº 343
Colaborador: Wainer Mendes Lima
Instituição: Helicópteros do Brasil S/A - Helibras
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.409
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
N/A
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Proposta para análise e esclarecimento. Situação hipotética apresentada para ilustrar: - Um operador, que opera conforme RBAC 91, mantém a aeronave conforme 91.409(e) e 91.409(f)(3). Dessa forma, o RBAC 91.409(c)(3) indica que o RBAC 91.409(a) não se aplicaria à aeronave acima indicada. Questões: Esse operador, com base no 91.409(e) e (f)(3), poderia declarar a IAM requerida por 91.403(f)?
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não há contribuição ao texto do RBAC nº 91 a ser analisada. A IAM pode ser atestada e declarada conforme formulário próprio.

Contribuição nº 344
Colaborador: José Ronaldo da Luz
Instituição: SERAC Training - Assessoria, Consultoria e Treinamento
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.409 Inspeções
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Manter todo o texto do 91.409 como está proposto, sem alterações.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Essa sugestão objetiva evitar a reedição da malfadada Resolução nº 186 , de 18 de março de 2011, que incluiu, desastrosamente, os parágrafos (i) e (j) no RBHA 91. Para reforçar essa justificativa, seguem anexos: - Ata da 55ª Sessão Plenária do CNPAA – CENIPA, 11 e 12 de maio de 2011 , no qual às páginas 16 e 17 (item 14) e páginas 23 a 26 (item 22) pode ser constatado que o CENIPA " <i>via com preocupação a redução do nível exigido de segurança na operação das aeronaves cobertas pela alteração em tela.</i> " E, ainda, que o representante da ANAC, Sr. Drummond, faltou com a verdade (ou demonstrou nada conhecer sobre o assunto) ao afirmar, e defender inúmeras vezes, que " <i>houve consulta pública</i> ". E, em suma, a aberração da Resolução 186 foi rechaçada por toda a comunidade aeronáutica participante; - Ofício nº 07/11, de 15 de abril de 2011, da ANMAER - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA para o Diretor-Presidente Interino da ANAC Sr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino, que assinou a aberração da Resolução 186; - Petição de revogação de regra (Resolução ANAC nº 186, de 18 de março de 2011), protocolizada em 09 Set 2009 sob Protocolo nº 00066.040015/2015-31 .
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não há proposta de alteração. Cabe esclarecer no entanto que a condição regulatória fundamental que aqui se tenta resgatar, para quem opera segundo o RBAC nº 91, é que para os componentes da aeronave cuja troca ou revisão geral não seja mandatória, e sim apenas recomendação do fabricante, se possa manter por meio de inspeções para verificação de sua condição, atuando na correção de possíveis discrepâncias encontradas e assim manter o componente aeronavegável.

Contribuição nº 345
Colaborador: João Erick de Mattos Fernandes
Instituição: EFA Escola de Aviação Civil / Aria Engenharia e Manutenção de Aeronaves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.409 Inspeções (...) (i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se for cumprido um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão por completo do parágrafo 91.409(i)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A RBHA 91 sofreu alterações que possibilitaram a aproximação com as normas internacionais e em especial as da FAA. Essas modificações acabaram com o fardo de revisão geral de componentes e equipamentos não previstos nas limitações de aeronavegabilidade das aeronaves. Com a redação do item em avaliação, essas mudanças se perdem, remetendo novamente aos requisitos da RBHA 91 a época de sua edição. Um retrocesso. Todo o item 91.409 é adaptado da FAR PART 91, com exceção do item (i). Ao excluir-se o item (i), a RBAC 91 fica com o mesmo teor que a FAR PART 91 e preservam-se as mudanças já conquistadas e que já figuram no RBHA 91 vigente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Os argumentos do proponente são pertinentes, porém o critério de seguir um programa do fabricante, caso exista, ao invés de manter a opção pela simples inspeção anual, foi uma decisão da ANAC que considerou ser mais adequado para nossa realidade considerando-se o histórico que temos na aviação geral. A ANAC dessa forma entende que o cumprimento de um programa de inspeções do fabricante é mais adequado e não onera os operadores.

Contribuição nº 346

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.409

(i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se for cumprido um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.409

(i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se for cumprido o programa atualizado de inspeções recomendado pelo detentor de certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No texto atual do RBHA 91, a condicional para que este requisito seja aplicável ao regulado é a aeronave possuir um programa recomendando pelo detentor do certificado de tipo. O requisito é que sejam cumpridos os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos neste programa.

Ocorre que, no texto da minuta do RBAC 91, se mantém a condição referenciando um programa recomendado pelo detentor de certificado de tipo, mas passaria a se exigir o cumprimento de outro programa, um programa de inspeções recomendado pelo fabricante.

Como não foi incluída uma razão para essa alteração, questiono se foi intencional a menção a programas recomendados por entidades diferentes.

Ainda, questiono se, sempre que houver programa de manutenção recomendado pelo detentor de certificado de tipo, haverá obrigação para que fabricante recomende um programa de inspeções, pois, caso contrário, não haverá requisito a ser cumprido. Observo que, no requisito atual, ao se tratar do mesmo programa, sempre que a aeronave estiver na aplicabilidade do parágrafo, haverá um programa a ser cumprido.

Ainda, a formatação do parágrafo, na minuta de RBAC 91, está incorreta, pois o parágrafo está com indentação de parágrafo de segundo nível, alinhado à (g)(2) e não alinhado ao (h).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma. O texto foi reformulado para:

“91.409(i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se forem cumpridas as inspeções desse programa de manutenção atualizado.”

Contribuição nº 347

Colaborador: Carlos Eduardo Lopes de Almeida

Instituição: ANAC

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

91.409 (i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se for cumprido um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.409 (i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) **se for cumprido tal programa de manutenção.**

Se a intenção for que o operador cumpra apenas as inspeções constantes no programa de manutenção recomendado pelo “fabricante” (ou seja, ficariam de fora as revisões, limpeza, conservação, substituição de parte - conforme definido no RBAC 01):

91.409 (i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) **se forem cumpridas as inspeções contidas nesse programa de manutenção.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

<p>Texto gera confusão. Cada pessoal que o ler vai ter uma interpretação. Vejam, dividindo em suas partes, a primeira diz que só é permitido operar uma aeronave que possua um Programa de <u>Manutenção</u> recomendado pelo detentor do certificado de tipo (CT) ou detentor do certificado suplementar de tipo (CST) ... A segunda parte, condicionante, traz que essa operação é permitida se for cumprido um Programa atualizado de <u>Inspeções</u> recomendado pelo fabricante. Primeira confusão fala do operador com programa de manutenção recomendado pelo fabricante... depois fala em cumprir o programa de inspeções. Ora, o RBAC 01 define manutenção como atividade de inspeção, revisão, reparo etc. Pelo visto a intenção é que sejam cumpridas as Inspeções contidas nesse programa de manutenção. Assim, para o texto ficar mais claro, sugere-se alteração no texto para ficar mais claro. Segunda confusão, menos grave, é que primeiro fala do programa de manutenção recomendado pelo detentor do CT ou CST. Vamos pegar o caso hipotético que haja um programa de manutenção recomendado pelo detentor do Certificado Suplementar de Tipo (CST), o qual não é o fabricante da aeronave. Pelo texto do requisito, essa aeronave poderá ser operada se cumprir com o programa (de manutenção) recomendado pelo fabricante, que nesse exemplo não é o detentor do certificado suplementar de tipo. Sugere-se manter apenas um termo, e não misturar. Deve-se ser mais genérico, não dar margem à diversas interpretações.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição acatada com diferença de forma. O texto foi reformulado para: "91.409(i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se forem cumpridas as inspeções desse programa de manutenção atualizado."</p>

Contribuição nº 348
Colaborador: Adilio Marcuzzo Junior
Instituição: Aerobyte Serviços de Inf. e Aeronáuticos Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>91.409(i) (i) Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se for cumprido um programa atualizado de inspeções recomendado pelo fabricante.</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>Sugiro a remoção do parágrafo 91.409(i)</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>O parágrafo (i) contradiz os parágrafos (a), (b), (c), (d), (e), (f), pois estes parágrafos já cobrem todas as possibilidades de execução de inspeções que existem, portanto, escrever "Exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g)" não tem nenhuma lógica. Exigir que o operador cumpra inspeções do capítulo 5 de um manual de manutenção é contradizer o RBAC 43 e o RBAC 91, uma vez que os parágrafos já citados dão ao operador a possibilidade de escolher um programa aprovado, o programa do fabricante ou apenas efetuar uma inspeção anual no caso de pequenas aeronaves ou monomotores a turbina. Manter este parágrafo seria o mesmo que transformar em MANDATÓRIA uma parte do capítulo 5 (INSPEÇÕES) que destrói o conceito da diferença entre as Limitações de Aeronavegabilidade (43.16) e o capítulo 5 que é opcional. Desta maneira, a ANAC estaria obrigando todo fabricante a criar um novo capítulo 4 (Suplemento Brasileiro) para todos os manuais de manutenção de aeronaves que operam no Brasil tornando as inspeções mandatórias. A ANAC ainda não conseguiu entender o que a FAA escreveu em seus FAR e que o operador de pequenas aeronaves ou monomotores a turbina pode, simplesmente, usar o Apêndice D do RBAC 43 (ESTÁ ESCRITO NO RBAC 43.15(c)(1) e no 91.409(a) !!!!!!!!!) e NÃO UTILIZAR O PROGRAMA DE INSPEÇÕES DO FABRICANTE. Entendam, de uma vez por todas, que tudo o que está escrito no capítulo 5, ou seja, vida limite de componentes, revisões gerais e INSPEÇÕES são OPCIONAIS para pequenas aeronaves ou monomotores a turbina. Com relação às outras aeronaves (vide 91.409(e)) as mesmas já são obrigadas a seguirem um programa que escolheram conforme os parágrafos 91.409(f)(1),(f)(2), (f)(3) ou (f)(4).</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição não acatada. O parágrafo 91.409(i) inclui uma regra para aeronaves pequenas que tem programa de manutenção do fabricante, no sentido de se exigir que as inspeções desse programa sejam seguidas, ao invés do Apêndice D do RBAC nº 43, que será aplicável apenas para as aeronaves que não têm Programa de Manutenção do fabricante.</p>

Contribuição nº 349
Colaborador: Cello Rodrigues Júnior
Instituição: Aeroclinica Assessoria Aeronautica
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Revisão Geral de Motores convencionais e Turbopropulsores.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
O período de Revisão Geral dos Motores Convencionais ou Motores Turbo-hélices, Hélices, ou seus acessórios (quando a revisão destes motores implicar a revisão daqueles), chamado “Overhaul” cujo fabricante estipule em Boletins Recomendatórios ou carta de informação, ou documento similar com caráter de Recomendação serão considerados “ON CONDITION” sob condição.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O atual RBHA 91 91.409 (j) reconhece que os fabricantes de motores convencionais recomendam o período de revisão Geral dos motores e permitem a Organização de Manutenção em conjunto com o operador manejar o período para cada situação específica, possuindo um caráter de manutenção preditiva e preventiva. A Agência Canadense permite também que para a aviação geral o período de Revisão Geral para os motores turbo-hélices sejam também “On Condition”. Talvez pela elevada confiabilidade destes. É muito importante a ANAC compreender que por mais que seja obvio que é apenas recomendação do fabricante e não mandatório, uma vez que ela escreve em regulamento torna expressa esta opção gerando jurisprudência. No Brasil não existem oficinas em grande número habilitadas a prestar Overhaul de Turbinas existindo apenas oficinas habilitadas em Revisão Parcial (HSI). Então desta forma cria uma condição para continuidade da aviação geral. Algumas oficinas brasileiras antes do dispositivo 91.409 (j) abusavam da falta de instrução e declaravam mandatório o Overhaul mesmo se os componentes estivessem aeronavegáveis, ao abrir o motor se constatava muitas vezes impraticável substituir peças ou refazer overhaul nos acessórios que foram recentemente revisados. Gerando impactos financeiros enormes. Outro aspecto hoje com o regime de câmbio flexível e a dependência tecnológica dos E.U.A. dobramos os custos da aviação, sem falar nos combustíveis e tarifas operacionais. Por favor não pensem que sou contra manutenção muito pelo contrário acredito que se o fabricante recomendou então que esta seja a interpretação utilizada.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A sugestão do proponente já se encontra contemplada no texto do RBAC nº 91.

Contribuição nº 350
Colaborador: Cello Rodrigues Júnior
Instituição: Aeroclinica Assessoria Aeronautica
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Rotores Robinson
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
O período de substituição listados na parte limitations para rotores principal e cauda de helicópteros com até 1.100 kg poderão ser reavaliados por uma Organização de Manutenção e disponibilizados por mais 100 horas ou 12 meses o que ocorrer primeiro repetindo este procedimento por no máximo 600 horas ou 72 meses.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
É de conhecimento empírico na aviação civil a longevidade dos rotores da Robinson. Outra informação importante é que esta aeronave segundo o RAB mais foi a importada no Brasil é o R-44. A seção Limitations orienta que execute uma inspeção a cada 12 anos e que nesta se substitua as pás. O valor destes rotores são muito expressivos, e no Brasil muitos ignoram este critério voando a revelia e sem controle algum, burlando o Mapa de Componentes Controlados com dados de outros rotores dentro do limite mas que não restam instalados nos helicópteros. Com este dispositivo, a ANAC estaria reconhecendo tal conhecimento mas limitando e responsabilizando as Organizações de Manutenção de certa forma regulando esta prática.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Não convém tratar no RBAC nº 91 um tema tão específico, referente somente a um modelo de aeronave, motor ou hélice. Além disso, o Parágrafo 91.409(i) já estabelece que exceto como previsto nos parágrafos (d), (e), (f) e (g) da seção 91.409, somente será permitido operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) se forem cumpridas as inspeções desse programa de manutenção atualizado.

Contribuição nº 351
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.411 (b) (3) por um mecanico de manutenção aeronáutica detentor de licença em célula e/ou aviônica, e qualificado em instrumentos (apenas para os testes e inspeções do sistema de pressão estática).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.411 (b) (3) por um mecânico de manutenção aeronáutica detentor de habilitação em célula e/ou aviônicos, e qualificado em instrumentos (apenas para os testes e inspeções do sistema de pressão estática).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto: acento em “mecânico”.
Foi alterado de “licença” para “habilitação”, conforme RBHA 65.91 e em alinhamento ao RBAC 65.73 proposto em audiência pública.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 352
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.413 (b) Após qualquer instalação ou manutenção do transponder, quando erros na correspondência de dados podem ser introduzidos, o sistema como um todo tiver sido testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo (c) do Apêndice E do RBAC nº 43.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.413 (b) Após qualquer instalação ou manutenção do transponder, quando erros na correspondência de dados podem ser introduzidos, o sistema como um todo deve ser testado, inspecionado e considerado conforme com o parágrafo E43.1(c) do Apêndice E do RBAC nº 43.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - referência ao parágrafo E43.1(c). - a frase não impõe diretamente um requisito, pois não há uma obrigação (“isso deve ser feito”) ou uma limitação (“não se pode operar a menos que isso seja feito”), como havia no RBHA 91. Aparentemente, o mesmo problema ocorre no FAR. Foi alterado “tiver sido” para “deve ser”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 353
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.415 (a) Sempre que a ANAC julgar que sejam necessárias alterações em um programa de inspeções aprovado conforme o parágrafo 91.409(f)(4) deste Regulamento para manter a adequabilidade desse programa, o proprietário ou operador da aeronave deve, após receber a notificação da ANAC, fazer todas as mudanças requeridas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.415 (a) Sempre que a ANAC julgar que sejam necessárias alterações em um programa de inspeções aprovado conforme o parágrafo 91.409(f)(4) ou a seção 91.1109 deste Regulamento para manter a adequabilidade desse programa, o proprietário ou operador da aeronave deve, após receber a notificação da ANAC, fazer todas as mudanças requeridas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Inclusão de referência à seção 91.1109, como no FAR. Observo que o RBAC 91.1109(d) já faz a referência à seção 91.415.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 354
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.417 (a)(2) (i) o tempo total de voo de cada célula, motor e hélice;

(vi) cópias dos formulários requeridos pelo parágrafo 43.9(a) do RBAC nº 43 para cada grande alteração ou grande reparo da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos correntemente instalados na aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.417

(a)(2)

(i) o tempo total de voo de cada célula, motor, hélice e rotor;

(vi) cópias dos formulários requeridos pelo parágrafo 43.9(d) do RBAC nº 43 para cada grande alteração ou grande reparo da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos correntemente instalados na aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Inclusão de "rotor" em (a)(2)(i), como no FAR.

Referência ao parágrafo 43.9(d), como no FAR, pois é este parágrafo que requer formulários para grandes alterações ou reparos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 355

Colaborador: José Ronaldo da Luz

Instituição: SERAC Training - Assessoria, Consultoria e Treinamento

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

91.417 Registros de manutenção

(a) Exceto para trabalho executado segundo as seções 91.411 e 91.413 deste Regulamento, cada proprietário ou operador deve conservar, pelos períodos estabelecidos no parágrafo (b) desta seção, os seguintes registros:

(...)

(2) registros contendo as seguintes informações:

(...)

(ii) a presente situação de partes com tempo de vida limitado de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento;

(...)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.417 Registros de manutenção

(a) Exceto para trabalho executado segundo as seções 91.411 e 91.413 deste Regulamento, cada proprietário ou operador deve conservar, pelos períodos estabelecidos no parágrafo (b) desta seção, os seguintes registros:

(...)

(2) registros contendo as seguintes informações:

(...)

(ii) a presente situação de partes com tempo de vida limitado de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento, **bem como a presente situação de cada instrumento e equipamento instalado;**

(...)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O proprietário/operador da aeronave deve ter conhecimentos quanto à situação dos instrumentos e equipamentos instalados em sua aeronave, principalmente pelo fato de estar proposto nos parágrafos 91.405 (c) e (d) e 91.213 (d) e (d)-I o seguinte:

91.405

"(c) deve tomar providências para que qualquer instrumento ou item de equipamento inoperante, e que o parágrafo 91.213(d)(2) permita estar inoperante, seja reparado, substituído, removido ou inspecionado na próxima inspeção requerida;

(d) quando listando discrepâncias, incluindo instrumentos e equipamentos inoperantes, deve assegurar-se de que uma placa foi instalada como requerido pela seção 43.11 do RBAC nº 43. "

91.213

"(d) Exceto para operações conduzidas segundo os parágrafos (a) ou (c) desta seção, uma pessoa pode decolar com uma aeronave, em operações conduzidas segundo este Regulamento, com equipamentos ou instrumentos inoperantes e sem uma MEL aprovada pela ANAC, se:

(...)

(2) os instrumentos ou equipamentos inoperantes não forem:

parte dos instrumentos ou equipamentos requeridos para voo VFR diurno pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais a aeronave foi certificada;

indicados como requeridos na lista de equipamentos da aeronave ou na Lista de Equipamentos para cada Tipo de Operação (Kinds of Operation Equipment List) presente no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM para a operação sendo realizada;

requeridos pela seção 91.205 ou por qualquer requisito operacional dos RBAC para a espécie de operação conduzida; ou

requeridos como operativos por uma diretriz de aeronavegabilidade; (3) os instrumentos e equipamentos inoperantes forem: (i) removidos da aeronave e for colocado um placar na cabine dos pilotos, assim como registrada a ocorrência no livro de manutenção da aeronave conforme o parágrafo 43.9 do RBAC nº 43; ou (ii) desativados e rotulados como "inoperante". Se a desativação do instrumento ou equipamento envolver manutenção, ela deve ser realizada e registrada no livro de manutenção da aeronave de acordo com o RBAC nº 43; e
(4) um piloto adequadamente habilitado segundo o RBAC nº 61 ou uma pessoa devidamente qualificada e autorizada a fazer manutenção de aeronave determinar que o instrumento ou equipamento inoperante não constitui risco para a aeronave.
(d)-I Uma aeronave com instrumentos ou equipamentos inoperantes de acordo com o parágrafo (d) desta seção é considerada pela ANAC como estando apropriadamente modificada."

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O objetivo do requisito 91.417(a)(2)(ii) do RBAC nº 91 é requerer a conservação de registros relativos à situação presente de partes com tempo de vida limitado. A proposta apresentada não está alinhada a esse objetivo e, além disso, imporia ao proprietário / operador uma sistemática de manutenção de registros de situação para todos os instrumentos e equipamentos instalados na aeronave, independentemente de estarem ou não operantes, o que imporia um ônus desproporcional aos benefícios pretendidos. Importante destacar que o regulamento já prevê necessidade de reparar discrepâncias em equipamentos conforme as mesmas sejam detectadas (91.405(a)) ou, caso seja possível despacho com equipamentos inoperantes, prevê que os mesmos devem ser corrigidos na próxima inspeção requerida (91.405(c)). Além disso, conforme 91.405(d), deve haver identificação visível (placa) para os equipamentos inoperantes. Assim, entende-se que já existem mecanismos no regulamento para alerta sobre a situação dos equipamentos que requeiram um nível maior de atenção. Por fim, a proposta não se encontra harmonizada com o 14 CFR Part 91 do FAA.

Contribuição nº 356

Colaborador: Paulo Pfaffmann de Almeida Couto

Instituição: Motopropulsor Aeronáutica Ltda

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

RBAC 91.423(d) A ficha de peso e balanceamento de uma aeronave deve ser recalculada sempre que a aeronave sofrer alteração por remoção, instalação ou mudança de posição de equipamentos, acessórios, decoração interna, vencimento da validade, etc

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

RBAC 91.423(d) A ficha de peso e balanceamento de uma aeronave deve ser recalculada sempre que a aeronave sofrer alteração por remoção, instalação ou mudança de posição de equipamentos, acessórios, decoração interna, etc

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Vencimento da validade é motivo para haver a pesagem da aeronave, e não seu recálculo. O recálculo é um procedimento onde a posição do centro de gravidade, peso da aeronave e momento total são revisados para considerar a instalação/remoção / alteração de determinado equipamento ou configuração interna.

Não deve ser confundido com a necessidade de pesagem previstas nos itens 91.423(a) e (b). A maneira que essa seção figurava no RBHA 91.423(d) estava correta.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 357

Colaborador: Paulo Pfaffmann de Almeida Couto

Instituição: Motopropulsor Aeronáutica Ltda

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

RBAC 91.423(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- RBAC 91.423(e) (1) para as aeronaves referidas no parágrafo (b) desta seção, a pesagem deve ser executada por empresa certificada para o serviço, e o responsável pela pesagem deve ser um engenheiro com atribuição para manutenção de produtos aeronáuticos;

- RBAC 91.423(e)(2) para as demais aeronaves a pesagem deve ser executada por empresa certificada para o serviço, e o responsável pela pesagem pode ser um mecânico com habilitação em célula.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em aeronaves categoria transporte devido aos maior porte das aeronaves e em função de essa categoria de aeronaves se prestar quase sempre ao transporte remunerado de pessoas e cargas há a necessidade de um maior rigor e conhecimento para o procedimento de pesagem, que em muitas vezes pode ser complexo. Em função disso é mais adequado para essa categoria de

aeronaves seja engenheiro com atribuição para manutenção de produtos aeronáuticos, como previsto anteriormente no RBHA 91.423(e)(1) e (2).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

O texto do parágrafo (e) foi alterado para “(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por pessoa autorizada para o serviço.” A complexidade da atividade de pesagem varia de caso a caso, o nível de responsabilidade para aprovação está mais relacionada a meio de cumprimento do requisito do que ao requisito propriamente dito, e o melhor momento para aferir essa complexidade é no momento da certificação da empresa de manutenção. Por isso os parágrafos (e)(1) e (e)(2) não foram reincluídos no texto.

Contribuição nº 358

Colaboradores: Marcelo Magardo Riegel (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Elton Duarte Farina (AVEX - Grupo Aviação Experimental), Marco Aurélio Batista Feijó (piloto privado), Eusebio Sibrão Vieira Neto (AVEX - Grupo Aviação Experimental), João Carlos Martins de Medeiros (AVEX - Grupo Aviação Experimental)

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

91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves

(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves

(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço ou pelo construtor da aeronave experimental e/ou engenheiro mecânico e/ou engenheiro aeronáutico e/ou por representante técnico de associação correlata.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O construtor de uma aeronave experimental é o maior capacitado em dar manutenção em sua aeronave. Jamais deve ser excluído dessa tarefa.

Idem para os MMA's e engenheiros mecânicos e aeronáuticos.

As associações relacionadas a aviação experimental, já tem hoje, pessoas comprovadamente capacitadas e autorizadas a esse fim. Retirar esse trabalho dessas pessoas tem um efeito social grave.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A seção 91.423 se aplica a aeronaves certificadas (que possuem projeto de tipo aprovado), consequentemente com manuais aprovados. O requisito, contudo, foi reformulado conforme a análise da contribuição nº 357 deste Relatório.

Contribuição nº 359

Colaborador: José Roberto Rangel Heller

Instituição: Piloto - Construtor Amador

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

91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves

(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves

(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço ou pelo construtor da aeronave experimental e/ou engenheiro mecânico e/ou engenheiro aeronáutico e/ou por representante técnico de associação correlata.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O construtor de uma aeronave experimental é o maior capacitado em dar manutenção em sua aeronave e não deve ser excluído dessa tarefa.

Idem para os MMA's e engenheiros mecânicos e aeronáuticos.

As associações relacionadas a aviação experimental, já tem hoje, pessoas comprovadamente capacitadas e autorizadas a esse fim. Retirar esse trabalho dessas pessoas tem um efeito social grave.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A seção 91.423 se aplica a aeronaves certificadas (que possuem projeto de tipo aprovado), consequentemente com manuais aprovados. O requisito, contudo, foi reformulado conforme a análise da contribuição nº 357 deste Relatório.

Contribuição nº 360

Colaborador: Luiz Claudio Gonçalves

Instituição: Flyer indústria aeronáutica Ltda.

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

91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves (e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves (e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço ou, pelo fabricante da mesma e no caso de uma aeronave experimental, pelo construtor da aeronave experimental e/ou engenheiro mecânico e/ou engenheiro aeronáutico e/ou por representante técnico de associação correlata.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O construtor de uma aeronave experimental é o maior capacitado em dar manutenção em sua aeronave. Os MMAs, engenheiros mecânicos e engenheiros aeronáuticos também estão aptos a realizar estes serviços. As associações relacionadas a aviação experimental, se esforçaram muito e, já tem hoje, pessoas comprovadamente capacitadas a esse fim. Retirar esse trabalho dessas pessoas seria um desperdício de pessoal treinado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A seção 91.423 se aplica a aeronaves certificadas (que possuem projeto de tipo aprovado), consequentemente com manuais aprovados. O requisito, contudo, foi reformulado conforme a análise da contribuição nº 357 deste Relatório.

Contribuição nº 361
Colaborador: Armindo Edmundo Albino Hueb
Instituição: cidadão
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves (e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.423 Pesagem e balanceamento de aeronaves (e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por empresa certificada para o serviço ou pelo construtor da aeronave experimental e/ou engenheiro mecânico e/ou engenheiro aeronáutico e/ou por representante técnico de associação correlata.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O construtor de uma aeronave experimental é o maior capacitado em dar manutenção em sua aeronave. Jamais deve ser excluído dessa tarefa. Idem para os MMAs e engenheiros mecânicos e aeronáuticos. As associações relacionadas a aviação experimental, já tem hoje, pessoas comprovadamente capacitadas e autorizadas a esse fim. Retirar esse trabalho dessas pessoas tem um efeito social grave e impacto financeiro excepcional para o operador da aeronave.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A seção 91.423 se aplica a aeronaves certificadas (que possuem projeto de tipo aprovado), consequentemente com manuais aprovados. O requisito, contudo, foi reformulado conforme a análise da contribuição nº 357 deste Relatório.

Contribuição nº 362
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
SUBPARTE F GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
SUBPARTE F AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA, GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Harmonização com o FAR. Conforme a seção 91.501 da minuta, a subparte abrangeria também as operações de propriedade compartilhada. Assim, entendo que, como no FAR, é necessário que o título da seção reflita sua aplicabilidade. A propriedade compartilhada foi incluída como primeiro item da lista, para se evitar a confusão de interpretação, pois o uso de “GRANDES AVIÕES, AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA E AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA” poderia dar a entender que “de um programa de propriedade compartilhada” se aplica a todos os itens da lista.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 363

Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro

Instituição: Embraer S.A.

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

91.501

(b) As operações que não envolverem transporte comercial de pessoas e carga podem ser conduzidas conforme os requisitos desta Subparte em lugar dos requisitos dos RBAC nº 121, 129, 135 e 137.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) As operações que não envolverem transporte comercial de pessoas e carga podem ser conduzidas conforme os requisitos desta Subparte em lugar dos requisitos dos RBAC nº 121, 129, 135 e 137.

(c) No caso de voos de demonstração de uma aeronave para compradores potenciais, os custos decorrentes deste voo podem ser cobrados incluindo:

- (1) combustível, óleo, lubrificantes e outros aditivos;
- (2) despesas de viagem da tripulação, incluindo alimentação, pousada e transporte terrestre;
- (3) hangaragem e amarração em estacionamento fora da base de operação do avião;
- (4) seguros feitos especialmente para o voo;
- (5) tarifas de aeroporto, de pouso e similares;
- (6) alfândega e taxas estrangeiras, diretamente ligadas ao voo;
- (7) alimentação e bebidas servidas em voo;
- (8) transporte terrestre de passageiros;
- (9) tarifas de utilização de facilidades de navegação, comunicações e meteorologia; e
- (10) uma quantia adicional, igual a 100% das despesas listadas no parágrafo (d)(1) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Embora a proposta esteja alinhada com o CBA, é importante esclarecer, no regulamento, que tal remuneração não se aplica a restituição de custos. Conforme Sérgio Pinto Martins, "remuneração é o conjunto de retribuições recebidas pelo empregado pela prestação de serviços...". Desta forma, a remuneração consiste em uma retribuição no que tange o atendimento das necessidades do prestador de serviços.

Ora, é prática do mercado a cobrança por parte do fabricante/vendedor de aeronaves dos custos decorrentes de voos de demonstração. Conquanto haja cobrança, visto que a mesma apenas restitui os custos, é transparente que não é remuneração, visto que o operador não recebe nenhuma retribuição pelo voo.

Frisa-se que esta interpretação é consonante com a CLT, Art. 457.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. No entanto, foi incluída a lista exemplificativa do parágrafo 91.501(b), conforme consta do Part 91 e do RBHA 91.

Contribuição nº 364

Colaborador: Renato Mottola

Instituição: aeronave privada

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

SUBPARTE F - GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA - 91.503

Equipamentos de voo e informações operacionais. (a) (7) ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Retirada total do item 91.503 (a) (7) relativo a Inclusão da obrigatoriedade da ficha de peso e balanceamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1. Diminuição da flexibilidade da operação aeronave civil privada devido ao aumento do processo burocrático;
2. Conforme CBA a responsabilidade pela segurança de voo e consequentemente a verificação do Peso e Balanceamento é do piloto em comando na qual pode ser realizada por dispositivos eletrônicos portáteis oficiais sem a necessidade de impressão e comprovação;
3. A justificativa da ANAC da inclusão não é procedente pois a verificação da configuração aprovada pode ser realizada sem a necessidade de manter cópia comprobatória para fins exclusivos de fiscalização;

5. O FAR 91 do FAA (EUA), no qual é referência mundial tanto em volume de aeronaves como índices de segurança operacional, NÃO contempla essa obrigatoriedade mostrando que a inclusão desse item é inadequada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O documento é de porte obrigatório. No entanto, o requisito foi melhor especificado, referenciando a última pesagem requerida para a aeronave pela seção 91.423 ou por regulamento específico.

O parágrafo foi transferido da seção 91.503 e incluído na seção 91.203(a)(14), para se aplicar a todas as aeronaves, conforme análise da contribuição nº 78 deste Relatório.

Contribuição nº 365

Colaborador: Wainer Mendes Lima

Instituição: Helicópteros do Brasil S/A - Helibras

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

91.507 Requisitos de equipamentos para operações VFR noturnas

(a) Somente é permitido operar um avião regido por esta Subparte em voo VFR noturno se o avião estiver equipado com os instrumentos e equipamentos requeridos para operação conforme o parágrafo 91.205(c) deste Regulamento e com um farol de pouso para operações noturnas. Cada instrumento requerido e cada item de equipamento devem estar em condições de operação.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.507 - RESERVADO

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nenhum requisito adicional é apresentado no RBAC 91.507, sendo redundante ao 91.205(c).

Sugiro deixá-lo como um parágrafo Reservado para futuras alterações.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 366

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.507 - Requisitos de equipamentos para operações VFR noturnas

(a) Somente é permitido operar um avião regido por esta Subparte em voo VFR noturno se o avião estiver equipado com os instrumentos e equipamentos requeridos para operação conforme o parágrafo 91.205(c) deste Regulamento e com um farol de pouso para operações noturnas. Cada instrumento requerido e cada item de equipamento devem estar em condições de operação.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Excluir o requisito.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Este requisito é completamente redundante ao caput e ao item (c) do requisito 91.205.

Ambos também possuem a mesma aplicabilidade.

Não há nenhum sentido em se manter o requisito 91.507.

Por um regulamento mais enxuto e sucinto, propomos a exclusão do requisito 91.507.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 367

Colaborador: Marco Antonio de Assis Bedeschi

Instituição: Imetame Metalmeccânica Ltda

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

91.513 Equipamentos de emergência

(e) Pelo menos uma machadinha de resgate deve estar disponível em aviões com capacidade máxima acima de 19 passageiros.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ALTERAÇÃO:

91.513 Equipamentos de emergência

(e) reservado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

- 1) Aeronave com capacidade de 19 passageiros ou mais estarão sujeitos ao RBAC 125, e a aplicabilidade dos requisitos operacionais em contidos na Subparte F do RBAC 91, na qual inclui requisito de 91.513, não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar segundo os RBAC nº 121, 125, 129, 135 e 137, no entanto é conflitante esse requisito.
- 2) Tal requisito para aviões com capacidade acima de 19 passageiros deve ser contido no futuro RBAC 125, pois se INCLUIDO no 91.513 não terá efetividade pois essa aeronave será operada segundo o RBAC 125.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. O texto foi mantido em paralelismo com o 14 CFR Part 91.

Contribuição nº 368

Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro

Instituição: Embraer S.A.

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

91.517

(a) Somente é permitido operar um avião transportando passageiros se ele for equipado com avisos luminosos informando quando é necessário ajustar cintos de segurança e com avisos luminosos informando que é proibido fumar (ou uma ou mais placas de "não fume", ou similar, em cumprimento à seção 25.1541 do RBAC nº 25), visíveis para todos os passageiros e comissários, com exceção do previsto no parágrafo (b) desta seção. Os avisos luminosos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou sempre que o piloto em comando considerar necessário.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.517

(a) Somente é permitido operar um avião transportando passageiros se ele for equipado com avisos luminosos informando quando é necessário ajustar cintos de segurança e com avisos luminosos informando que é proibido fumar (ou uma ou mais placas de "não fume", ou similar), visíveis para todos os passageiros e comissários, com exceção do previsto no parágrafo (b) desta seção. Os avisos luminosos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou sempre que o piloto em comando considerar necessário.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Devido à proposta de alteração de aplicabilidade da subparte - aeronaves com motores a turbina - algumas aeronaves certificadas conforme o Parte 23 deverão cumprir com este requisito. Desta forma, fazer referência a um requisito de certificação que não ao que esta aeronave foi certificada, impõe uma obrigatoriedade que não a requerida durante o processo de certificação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme a contribuição nº 369 deste Relatório.

Contribuição nº 369

Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa

Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

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

91.517

(a) Somente é permitido operar um avião transportando passageiros se ele for equipado com avisos luminosos informando quando é necessário ajustar cintos de segurança e com avisos luminosos informando que é proibido fumar (ou uma ou mais placas de "não fume", ou similar, em cumprimento à seção 25.1541 do RBAC nº 25), visíveis para todos os passageiros e comissários, com exceção do previsto no parágrafo (b) desta seção. Os avisos luminosos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou sempre que o piloto em comando considerar necessário.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.517

(a) Somente é permitido operar um avião transportando passageiros se ele for equipado com avisos luminosos informando quando é necessário ajustar cintos de segurança e com avisos informando que é proibido fumar, visíveis para todos os passageiros e comissários, com exceção do previsto no parágrafo (b) desta seção. Os avisos luminosos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou sempre que o piloto em comando considerar necessário.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Devido à nova aplicabilidade do regulamento, aeronaves com motores a turbina, algumas aeronaves certificadas conforme o Parte 23 devem cumprir com este requisito. Desta forma, fazer referência a um requisito de certificação que não ao que esta aeronave impõe uma obrigatoriedade que não a requerida durante o processo de certificação.
Possibilitar que os avisos de "não fume" não sejam iluminados.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 370

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.517

(a) Somente é permitido operar um avião transportando passageiros se ele for equipado com avisos luminosos informando quando é necessário ajustar cintos de segurança e com avisos luminosos informando que é proibido fumar (ou uma ou mais placas de “não fume”, ou similar, em cumprimento à seção 25.1541 do RBAC nº 25), visíveis para todos os passageiros e comissários, com exceção do previsto no parágrafo (b) desta seção. Os avisos luminosos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou sempre que o piloto em comando considerar necessário.

(b) Em um avião que não requeira ser equipado como previsto no parágrafo (a) desta seção pelos requisitos de aeronavegabilidade a ele aplicáveis, o piloto em comando deve assegurar-se de que os passageiros sejam avisados verbalmente quando é proibido fumar e a cada vez que se torne necessário colocar e ajustar os cintos de segurança.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.517

(a) Somente é permitido operar um avião regido por esta Subparte transportando passageiros se ele for equipado com avisos luminosos informando quando é necessário ajustar cintos de segurança e com avisos luminosos informando que é proibido fumar (ou uma ou mais placas de “não fume”, ou similar, em cumprimento à seção 25.1541 do RBAC nº 25), visíveis para todos os passageiros e comissários, com exceção do previsto no parágrafo (b) desta seção. Os avisos luminosos devem ser fabricados e instalados de modo a permitir que os tripulantes os liguem e os desliguem. Eles devem ser ligados durante as movimentações do avião na superfície, para cada decolagem e cada pouso, ou sempre que o piloto em comando considerar necessário.

(b) Em um avião que não requeira ser equipado como previsto no parágrafo (a) desta seção pelos requisitos de aeronavegabilidade a ele aplicáveis, o piloto em comando deve assegurar-se de que os passageiros sejam avisados verbalmente quando é proibido fumar e a cada vez que se torne necessário colocar e ajustar os cintos de segurança.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- em (r), retirada de “um” repetido.

Em 91.517(a), foi incluído um “regido por esta Subparte”, da mesma forma que foi feito para as demais seções da subparte F. Embora não seja, a rigor, necessário, pois a aplicabilidade é definida em 91.501, entendo como positiva a inclusão dessa menção em cada seção da subparte F, para evitar erros de aplicação da regra pelos regulados ou pela ANAC. E uma vez colocado nas outras seções, entendo que deva também ser colocado em 91.517.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

O parágrafo (a) também foi alterado em virtude da análise da contribuição nº 369 deste Relatório.

Contribuição nº 371

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.519

(a) (1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que é proibido fumar nos lavatórios, e que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes;

(5) para voos sobre água, procedimentos para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.509 deste Regulamento; e

(d) Para as operações conduzidas segundo a subparte K deste Regulamento, aplicam-se as instruções aos passageiros requeridas pela seção 91.1035 deste Regulamento, ao invés dos requisitos dos parágrafos (a) a (c) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.519

- (a) (1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios;
- (5) para voos sobre água, procedimentos para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.231 deste Regulamento; e
- (d) Para as operações conduzidas segundo a subparte K deste Regulamento, aplicam-se as instruções aos passageiros requeridas pela seção 91.1035 deste Regulamento, em vez dos requisitos dos parágrafos (a) a (c) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em (a)(1), foi reposicionado o trecho “que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes”, de forma a separar mais claramente o que os passageiros devem atender e o que é proibido.

O texto poderia ser ainda mais simplificado para “exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos, aos placares de não fumar e às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios”.

Em (a)(5), foi alterada a referência de 91.509 para 91.231, em razão da movimentação dos requisitos dessa seção.

Em (d), proponho trocar “ao invés dos” por “em vez dos”, pois o primeiro se aplica quando há sentido de oposição, o que não é o caso. Há apenas o sentido de uma alternativa, sem que uma alternativa seja o contrário da outra.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 372

Colaborador: Carlos Montino de Oliveira

Instituição: ANAC

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

91.519(2) uso do cinto de segurança e cintos de ombro: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é necessário colocar o cinto de segurança e os cintos de ombro (se instalados) e mantê-lo(s) ajustado(s) em torno de seu corpo. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e às instruções dos tripulantes sobre utilização dos cintos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

a) 91.519(2) uso do cinto de segurança: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é necessário colocar o cinto de segurança. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e às instruções dos tripulantes sobre utilização dos cintos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não há necessidades de mencionar “cintos de ombro” visto que, a maior parte das aeronaves, se não todas, não têm essa configuração para passageiros, mas somente para tripulantes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Apesar de aparentemente não haver necessidade de mencionar os cintos de ombro, optamos por deixar o texto como está, primeiro porque não há impacto ao regulado, depois por alinhamento ao 14 CFR Part 91, que cita esses cintos, e por fim porque pode haver uma condição que deixou de ser considerada pelo autor da contribuição.

Contribuição nº 373

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.521

(b)(2) sistemas retráteis de cinto de ombro e de cinto de segurança devem ser projetados para os fatores de carga inerciais estabelecidos segundo as bases de certificação do avião.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.521

(b)(2) podem ser usados sistemas de travamento automático dos cintos de segurança e dos cintos de ombro, desde que projetados para atender aos fatores de cargas de inércia estabelecidos conforme as bases de certificação do avião.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto do FAR 91.521(b)(2) é idêntico ao de 91.521(a)(2). Porém, a tradução da ANAC, já no atual RBHA 91 (e mantida na minuta), é bastante diferente.

Entendo que a tradução de 91.521(b)(2) não é adequada. Por exemplo, “restraint systems” é traduzido como “sistemas retráteis”.

Assim, sugiro adotar a tradução já constante no RBAC 91.521(a)(2).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 374

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.527

(a) É vedado ao piloto decolar com um avião regido por esta Subparte que apresente gelo, geada ou neve aderidos a qualquer hélice, parabrisa, estabilizadores ou superfícies de controle, instalação de motor, a partes de um sistema de velocímetro, altímetro, velocidade vertical e instrumentos de atitude de voo ou asa.

(b) (1) possuir, em funcionamento, equipamento antigelo ou de degelo protegendo cada hélice, parabrisa, asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de velocímetro, altímetro, velocidade vertical e instrumentos de atitude de voo;

(c) Somente é permitido voar segundo esta Subparte em condições conhecidas ou previstas de formação severa de gelo em aviões que possuam as provisões de proteção contra gelo estabelecidas pelo SFAR 23, seção 34, emitido pelo FAA/EUA, ou atenda as provisões da certificação de tipo de avião de categoria transporte, incluindo os requisitos de certificação para voo sob condições de formação de gelo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.527

(a) É vedado ao piloto decolar com um avião regido por esta Subparte que apresente gelo, geada ou neve aderidos a qualquer hélice, para-brisa, estabilizadores ou superfícies de controle, instalação de motor, a partes de um sistema de velocímetro, altímetro, velocidade vertical e instrumentos de atitude de voo ou asa.

(b) (1) possuir, em funcionamento, equipamento antigelo ou de degelo protegendo cada hélice, para-brisa, asa, estabilizador ou superfície de controle e cada sistema de velocímetro, altímetro, velocidade vertical e instrumentos de atitude de voo;

(c) Somente é permitido voar segundo esta Subparte em condições conhecidas ou previstas de formação severa de gelo em aviões que atendam às provisões de proteção contra gelo requeridas pelo SFAR 23, seção 34, emitido pelo FAA/EUA, ou às provisões de proteção contra gelo requeridas para certificação de aviões categoria transporte.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- “para-brisa”, conforme Acordo Ortográfico de 1990.

- em (c), conjugação do verbo e regência: “aviões possuam ... ou atendam às...” (em razão da alteração do texto, justificada abaixo, esse ajuste editorial não pode ser completamente visualizado na proposta acima).

Ainda, em (c), entendo que é necessária uma adequação ao FAR. Entendo que, pelo texto do FAR e pelo texto atual do RBHA 91, supondo aqui que o avião não atenda ao SFAR 23, seção 34, não é necessário que o avião cumpra todos os critérios da certificação de tipo de um avião de categoria transporte, bastando que cumpra as provisões de proteção contra gelo estabelecidas para um avião categoria transporte.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 375

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.531

(a) (1) um grande avião, salvo que uma pessoa possa operar um avião certificado segundo SFAR 41, emitido pelo FAA/EUA, sem um piloto designado como segundo em comando se o avião for certificado para operação com um só piloto;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.531 (a) (1) um grande avião, salvo que uma pessoa pode operar um avião certificado segundo SFAR 41, emitido pelo FAA/EUA, sem um piloto designado como segundo em comando se o avião for certificado para operação com um só piloto;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - “salvo que uma pessoa pode” em lugar de “salvo que uma pessoa possa”, pois se trata de uma permissão dada pelo regulamento – e não de uma possibilidade. Uma solução alternativa seria: “(1) um grande avião, salvo se se tratar de um avião certificado segundo SFAR 41, emitido pelo FAA/EUA, sem um piloto designado como segundo em comando e o avião for certificado para operação com um só piloto;”
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada conforme a segunda opção na justificativa. Foi utilizado “...se o avião for certificado para operação com um só piloto” ao invés de “e o avião for certificado para operação com um só piloto”.

Contribuição nº 376
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.531 (c) É vedada a operação de uma aeronave regida pela subparte K deste Regulamento sem um piloto designado como segundo em comando, em acordo com a seção 91.1049(d) deste Regulamento. O piloto segundo em comando deve atender aos requisitos de experiência da seção 91.1053 deste Regulamento.
91.1049 (d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo se de outro modo autorizado pela ANAC.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.531 (c) [reservado]
91.1049 (d) Em uma operação do programa, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista nas seguintes situações: (1) se a operação requerer dois pilotos segundo as seções 91.5 ou 91.531 deste regulamento; (2) se a aeronave tiver uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo os assentos para pilotos; (3) em voos IFR com passageiros a bordo; ou (4) em operações categoria II.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O regulamento me parece excessivo ao exigir de qualquer aeronave que seja operada com tripulação mínima de dois pilotos quando transportando passageiros (o que, creio, deve ser largamente o maior volume de operações). Isto incluiria até as aeronaves mais simples, o que entendo ser desnecessário. Foram incluídas as previsões para segundo em comando constantes no RBAC 135 (135.99, 135.101 e 135.111) e na minuta de RBAC 125 (não foram encontrados requisitos mais restritivos). O requisito mencionando “com passageiros a bordo” foi movido para o parágrafo (d)(3), em alinhamento ao RBAC 135. Não foi incluída a exceção de segundo em comando para alguns voos IFR, constante em 135.105, de forma a manter a proposta simples. No entanto, não vejo impeditivos de adotá-la. Ainda, entendo que o requisito aplicável a categoria II pode também ser estendido a outras operações, como categoria III. Durante a consulta pública promovida pelo FAA, o assunto foi questionado (vide “notas”, ao final desta justificativa), apontando-se a possível falta de padronização ao se conceder as autorizações para voos com apenas um piloto, previstas na regra. O FAA respondeu

que trabalharia em orientações para garantir uniformidade na aplicação da regra. Não encontrei, porém, em documentos públicos, como a AC 91-84 e o Order 8900, tais orientações, mesmo mais de uma década após a publicação da regra. Ainda, o FAA indicou que aeronaves certificadas pelo FAR 23 poderiam receber o desvio mencionado em 91.1049(d).

Discordando da solução adotada pelo FAA, entendo que é mais adequado publicar no regulamento qual a regra será seguida, especialmente se já se prevê que algumas situações irão ser enquadradas no desvio previsto no regulamento. Como recurso para permitir a flexibilidade desejada pelo FAA, vejo como possível estabelecer, adicionalmente, como parágrafo (d)(5) da proposta, uma condição adicional como “sempre que a ANAC considerar necessário”, para permitir tratar exceções futuras que a ANAC venha a considerar necessárias.

Caso a regra para operar com um só piloto não conste de forma clara no regulamento, seria importante ao menos mencionar o que a ANAC considera ao emitir tal autorização.

Em último caso, caso não conste nem a regra clara no regulamento, nem seja mencionado o que a ANAC considera ao emitir, entendo que o assunto deveria ser bem detalhado em uma IS.

Parágrafo 91.531(c)

Quanto ao parágrafo 91.531(c), entendo que é desnecessário, uma vez que apenas reforça o requisito já estabelecido na própria subparte K e que é válido para todas as operações sob a subparte K (e não somente para grandes aviões e aviões multimotores a turbina). Ainda, o requisito não é aplicável a grandes aviões e aviões multimotores a turbina que não estejam em programas de propriedade compartilhada. Assim, não vejo razão para, na subparte F, repetir (ou fazer referência a) um requisito já constante na subparte K.

Esta desnecessidade seria reforçada com a proposta para o parágrafo 91.1049(d), que deixaria de requerer dois pilotos para várias situações, tornando o texto de 91.531(c) da minuta não condizente com o do 91.1049(d).

Notas:

“Two Pilot Crews

GAMA states that when the FOARC was considering this NPRM, aircraft certificated under part 23 were not part of fractional ownership programs (as defined by the NPRM). However, safe and efficient operations of part 23 aircraft are feasible under fractional programs, and FAA should make allowances for them to operate under the proposed part 91, subpart K. However, part 23 aircraft, including some turboprops, are typically certificated to fly safely with a single pilot. GAMA therefore recommends that two pilots should not be required for part 23 aircraft to qualify for part 91, subpart K operations.

FAA Response: With respect to aircraft certificated under part 23, FAA believes that the deviation authority provided in Sec. 91.1049 is adequate to cover situations where a two-pilot crew is not necessary.”

“EJA also answered FAA's question concerning "whether this proposal is appropriate for a single pilot operation permitted under the deviation provision contained in proposed Sec. 91.1049." EJA recommends that single pilot operations be addressed in the rule because if this problem is handled under deviation authority there will be "wide variation in interpretation of the regulations by the different FSDO's throughout the country.”

(...)

FAA Response:

(...)

In response to EJA's concern about the FAA granting inconsistent deviations for single-pilot operations, the FAA is developing guidance for subpart K implementation to ensure that there is uniformity among the FSDO's for granting such deviations.”

http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 377

Colaborador: Carlos Montino de Oliveira

Instituição: ANAC

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

91.531 Requisitos de segundo em comando.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.531 Requisitos de segundo **piloto** em comando.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Dar especificidade a esta seção da subparte F.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada como “Requisitos de piloto segundo em comando”.

Contribuição nº 378

Colaborador: Marco Antonio de Assis Bedeschi

Instituição: Imetame Metalmeccânica Ltda

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

91.533 Requisitos para comissários

(a) Somente é permitido operar um avião regido por esta Subparte, que tenha a bordo mais de 19 passageiros, se o avião possuir um comissário de voo para cada grupo de passageiros composto por no máximo 50 pessoas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ALTERAÇÃO:

91.533 - RESERVADO

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1) Aeronave com capacidade de 19 passageiros ou mais estarão sujeitos ao RBAC 125, e a aplicabilidade dos requisitos operacionais em contidos na Subparte F, na qual inclui requisito de 91.533, não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar segundo os RBAC nº 121, 125, 129, 135 e 137, no entanto é conflitante esse requisito.

2) O texto do RBAC 91.533 é uma melhora do texto de RBHA 91.533, coerente para aplicação inclusive no RBAC 125.269 e 121.391, pois no RBAC 125 e RBAC 121 o número de passageiros é definido por “capacidade máxima de passageiro”, enquanto no RBHA 91 e RBAC 91 é por passageiros abordo, assim sugiro alterar no RBAC 91.533 para “RESERVADO” uma vez que a subparte na qual incluir 91.533 isenta operação segundo RBAC 125, e apesar de não ser alvo dessa audiência pública, alterar o texto de RBAC 125.269, conforme texto proposto em RBAC 91.533, pois aeronaves operadas segundo o RBAC 125 por não fazer uso comercial no transporte de passageiros, muitas das vezes não requer comissário se realizando transporte com menos de 19 passageiros, ficando a cargo do operador, ou do comandante a necessidade do comissário para casos inferiores a 19 passageiros embarcados, conforme já previsto no RBHA 91.533 em vigor que requer o comissário “por quantidade de passageiro embarcado” e não “por capacidade de passageiro na aeronave” previsto na futura RBAC 125. Assim o texto deve ser aplicado ao RBAC 125 porém reforço que o texto se aplicado no RBAC 91 estará incoerente por não dar efetividade naquela subparte as operações RBAC 125.

Notas:

91.501 Aplicabilidade

(a) Esta Subparte estabelece requisitos operacionais, adicionais aos demais requisitos das outras subpartes deste Regulamento, para a operação de grandes aviões civis e de aviões civis multimotores, com motores a turbina, registrados no Brasil, e as operações de propriedade compartilhada regidas pela subparte K deste Regulamento não envolvendo transporte comercial de pessoas e carga. Os requisitos operacionais desta Subparte não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar segundo os RBAC nº 121, 125, 129, 135 e 137.

RBAC 125.269 – Comissários de voo

(a) Cada detentor de COA deve prover, pelo menos, o seguinte número de comissários de voo em cada avião transportando passageiros:

- (1) para aviões que possuam uma capacidade máxima de mais de 19 e de menos de 51 assentos, um comissário;
- (2) para aviões que possuam uma capacidade máxima de mais de 50 e menos de 101 assentos, dois comissários; e
- (3) para aviões que possuam capacidade máxima de assentos para mais de 100 passageiros, dois comissários e adicionalmente um comissário a cada fração de cinquenta passageiros que exceda a capacidade de 100 passageiros.

(b) O número de comissários de voo aprovado segundo o parágrafos (a) desta seção deve constar das Especificações Operativas do detentor de COA.

(c) Durante pousos e decolagens, os comissários requeridos por esta seção devem estar localizados tão perto quanto praticável das saídas de emergência ao nível do assoalho requeridas e devem estar uniformemente distribuídos ao longo do avião, de modo a prover mais eficientemente a retirada dos passageiros em uma eventual evacuação em emergência. Durante o táxi os comissários requeridos por esta seção devem permanecer em seus postos de trabalho, com cintos de segurança e cintos de ombro ajustados, exceto quando exercendo tarefas relacionadas com a segurança do avião e de seus ocupantes.

121.391 Comissários de voo

(a) Cada detentor de certificado deve prover, pelo menos, o seguinte número de comissários de voo em cada avião transportando passageiros:

- (1) para aviões que possuam uma capacidade de carga paga acima de 7.500 lb e capacidade de assentos máxima de mais de 09 e de menos de 51 passageiros, um comissário;

- (2) para aviões tendo uma capacidade máxima de carga paga de 7.500 lb ou menos e tendo uma capacidade máxima de assentos de mais de 19, mas menos de 51 passageiros, um comissário;
- (3) para aviões que possuam uma capacidade máxima de assentos de mais de 50 e menos de 101 passageiros, dois comissários;
- (4) para aviões tendo uma capacidade de assentos de mais de 100 passageiros: dois comissários e mais um comissário adicional para cada unidade (ou parte de unidade) de 50 assentos de passageiros acima da capacidade de assentos de 100 passageiros. (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014);

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A seção foi mantida para paralelismo ao texto do *14 CFR Part 91*. A intenção é manter as operações certificadas com o número de comissários estabelecido em função da capacidade de passageiros e não em função do número de passageiros.

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 379

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.607

(a)-I Ressalvado o disposto no parágrafo (a) desta seção, os tipos de avião listados na tabela seguinte podem ser operados com até o número listado de ocupantes (incluindo tripulantes) e o correspondente número de saídas (incluindo portas e saídas de emergência) aprovado para saída de emergência de passageiros ou com uma configuração ocupantes/saídas aprovada segundo os parágrafos (b) ou (c) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.607

(a)-I Ressalvado o disposto no parágrafo (a) desta seção, os tipos de avião listados na tabela seguinte podem ser operados com até o número listado de ocupantes (incluindo tripulantes) e o correspondente número de saídas (incluindo portas e saídas de emergência) aprovado para saída de emergência de passageiros ou com uma configuração ocupantes/saídas aprovada segundo os parágrafos (b) ou (c) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:
- “número”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 380

Colaborador: Wainer Mendes Lima

Instituição: Helicópteros do Brasil S/A - Helibras

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

91.609.....

(c) Com respeito a uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, tendo uma configuração máxima para passageiros com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, e que tenha sido fabricada após 11 de outubro de 1991:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.609.....

(c) Com respeito a uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, tendo uma configuração máxima para passageiros, **conforme Certificado de Aeronavegabilidade**, com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, e que tenha sido fabricada após 11 de outubro de 1991:

OU

(c) Com respeito a uma aeronave civil registrada no Brasil, multimotora, com motores a turbina, tendo uma configuração máxima para passageiros, **conforme Certificado de Tipo (TCDS)**, com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, e que tenha sido fabricada após 11 de outubro de 1991:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para evitar interpretação inadequada sugere-se adicionar ao texto qual documento deve ser considerado (Certificado de Aeronavegabilidade ou Certificado de Tipo) caso os certificados indiquem quantidades diferentes do número máximo de passageiros.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Essa informação não consta dos demais regulamentos da ANAC e, em caso de dúvidas de aplicação, pode ser mais tarde detalhado em Instrução Suplementar. No entanto, o texto foi alterado de “configuração máxima para passageiros” para “configuração aprovada para passageiros”, para apenas impor o requisito para quem efetivamente tiver os assentos aprovados e instalados.

Contribuição nº 381

Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro

Instituição: Embraer S.A.

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

91.609

(h) Todos os aviões que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2012, devem, até 7 de abril de 2014, possuir um gravador de voz da cabine de comando que atenda também ao seguinte:

(i) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados após 7 de abril de 2012, devem possuir um gravador de voz instalado e em funcionamento que:

(j) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, a partir de 07 de abril de 2014 devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, conforme requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.609

(h) Todos os aviões que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2012, devem, possuir um gravador de voz da cabine de comando que atenda também ao seguinte:

(i) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados após 7 de abril de 2012, devem possuir um gravador de voz instalado e em funcionamento que:

(j) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, conforme requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sendo os RBAC 121 e 135 complementares ao RBAC 91, as datas propostas no RBAC 91 são incoerentes pois, a aplicabilidade do requisito para um período em que o regulamento não existia, pode trazer uma inconsistência jurídica ao regulamento, visto que para a aviação geral este não era um requisito até a publicação do mesmo.

Com a remoção destas datas, a aplicabilidade do requisito passa a ser a mesma do período de transição do regulamento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. Como existe o risco de haver operadores não conformes com os requisitos, a transição foi movida para a Resolução que aprovou o RBAC nº 91, com 1 ano de prazo para adequação.

Contribuição nº 382

Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa

Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

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

91.609

(h) Todos os aviões que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2012, devem, até 7 de abril de 2014, possuir um gravador de voz da cabine de comando que atenda também ao seguinte:

(i) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados após 7 de abril de 2012, devem possuir um gravador de voz instalado e em funcionamento que:

(j) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, a partir de 07 de abril de 2014 devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, conforme requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.609

(h) Todos os aviões que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2012, devem, possuir um gravador de voz da cabine de comando que atenda também ao seguinte:

(i) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados após 7 de abril de 2012, devem possuir um gravador de voz instalado e em funcionamento que:

(j) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, conforme requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Remover a aplicabilidade do requisito para um período em que o regulamento não existia, pois isso traria uma inconsistência jurídica ao regulamento.

Desta forma, a aplicabilidade do requisito passa a ser a mesma do período de transição do regulamento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. Como existe o risco de haver operadores não conformes com os requisitos, a transição foi movida para a Resolução que aprovou o RBAC nº 91, com 1 ano de prazo para adequação.

Contribuição nº 383

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.609

(a) Somente é permitido ao detentor de certificado de operador regular ou não-regular conduzir qualquer operação segundo este Regulamento com uma aeronave listada em suas especificações operativas ou em listagem atualizada de aeronaves utilizadas em transporte aéreo se esta aeronave cumprir os requisitos aplicáveis, no que diz respeito a gravador de dados de voo e gravador de voz na cabine, do regulamento segundo o qual o certificado de operador aéreo (COA) foi emitido. No entanto, este operador pode:

(3) conduzir um voo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave; ou

(b) (3) conduzir um voo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste ou de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave; ou

(c) (2) no caso de avião manufaturado antes de 7 de abril de 2012, devem, até 7 de abril de 2014, atender os requisitos dos parágrafos 23.1459(a)(7) do RBAC nº 23 ou 25.1459(a)(8) do RBAC nº 25, como aplicável; e

(h) Todos os aviões que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2012, devem, até 7 de abril de 2014, possuir um gravador de voz da cabine de comando que atenda também ao seguinte:

(i) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, que tenham sido manufaturados após 7 de abril de 2012, devem possuir um gravador de voz instalado e em funcionamento que:

(j) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo, a partir de 07 de abril de 2014 devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, conforme requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.

(k) Uma aeronave operada segundo este Regulamento em isenção de cumprimento de regra aos requisitos do RBAC nº 125 deve cumprir com todos os requisitos aplicáveis a gravadores de dados de voo do RBAC nº 125.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.609

(a) Somente é permitido ao detentor de certificado de operador emitido segundo o RBAC nº 119 conduzir qualquer operação segundo este Regulamento com uma aeronave listada em suas especificações operativas se esta aeronave cumprir os requisitos aplicáveis, no que diz respeito a gravador de dados de voo e gravador de voz na cabine, do regulamento segundo o qual o certificado de operador aéreo (COA) foi emitido. No entanto, este operador pode:

(3) conduzir um voo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave; ou

(b) (3) conduzir um voo de experiência durante o qual o gravador requerido é desligado para teste de um equipamento elétrico ou de comunicações instalado na aeronave; ou

(c) (2) no caso de avião manufaturado antes de 7 de abril de 2012, devem atender aos requisitos dos parágrafos 23.1459(a)(7) do RBAC nº 23 ou 25.1459(a)(8) do RBAC nº 25, como aplicável; e

(h) Todos os aviões que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo e que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2012 devem possuir um gravador de voz da cabine de comando que atenda também ao seguinte:

(i) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo e que tenham sido manufaturados após 7 de abril de 2012 devem possuir um gravador de voz instalado que:

(j) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, conforme requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave, caso possuam tal equipamento instalado.

(k) Uma aeronave operada segundo este Regulamento em desvio aos requisitos do RBAC nº 125 deve cumprir com todos os requisitos aplicáveis a gravadores de dados de voo do RBAC nº 125.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aplicabilidade

Sugiro tratar o “detentor de certificado de operador regular ou não-regular” como “detentor de certificado como emitido segundo o RBAC nº 119”, como utilizado, por exemplo, em 91.107 e em 91.1703. No FAR, o uso de “air carrier operating certificate or an operating certificate” abrange todos os certificados emitidos pelo RBAC 119, o que inclui operações sob o RBAC 125. O texto na minuta pode dar a entender que só se aplica aos operadores doméstico, de bandeira e complementares (regulares) e por demanda e suplementares (não regulares), pois as operações regulares e não-regulares são definidas no RBAC 119 como serviços de transporte aéreo público.

Listagem de aeronaves

Foi retirada a menção a “listagem atualizada de aeronaves utilizadas em transporte aéreo”. No FAR, isto se justifica porque não são todas as Especificações Operativas emitidas sob o FAR 119 que contêm as matrículas das aeronaves operadas. No Brasil, embora a previsão tenha sido copiada (vide RBAC 119.49(a)(4), (b)(4) e (c)(6)), isto não é adotado. Caso haja intenção de adotar a possibilidade de que um operador controle sua própria frota mantendo uma listagem das aeronaves, em lugar da lista constante diretamente nas EO emitidas pela ANAC, não vejo problema em manter. Caso não haja essa intenção, proponho que a essa previsão seja retirada dessa seção e, numa próxima revisão do RBAC 119, seja também retirada de lá.

Equipamento elétrico ou de comunicações

Sugiro usar “para teste de um equipamento elétrico ou de comunicações”. O uso de “ou” adicional é desnecessário e poderia dar a entender que não se trata de um “teste de comunicações”, com a leitura da frase como: “teste ou de um equipamento elétrico ou [teste] de comunicações” (conforme a estrutura “teste ou disso ou daquilo”).

Caso se queira utilizar o “ou” inicial, a posição adequada seria “teste de um equipamento ou elétrico ou de comunicações”.

(c)(2)

Foi retirado prazo vencido. O prazo é importante constar no RBHA vigente até aquela data. Após isso, o operador 07/04/2014, o requisito passou a ser obrigatório e não mais precisa constar no regulamento. Ainda que se queira apurar algum fato passado, se deveria investigar com base no regulamento vigente à época, pelo que entendo que não há razão em manter este prazo vencido no regulamento. Por exemplo, foi retirado o prazo constante no RBHA 91.609(e).

Ainda, foi utilizado “atender aos”, como em (c)(3).

(h)

Também foi retirado o prazo vencido.

Além disso, foi alterado o texto, que não deixava claro se a data de fabricação era dos aviões ou dos gravadores. Com a estrutura proposta, não restam dúvidas de que se trata de duas características dos aviões: “aviões que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo e que tenham sido manufaturados antes de 7 de abril de 2012”.

(i)

Além do considerado acima para (h), foi retirado o “em funcionamento”, que não consta no FAR. Caso se entenda que o equipamento deve estar sempre em funcionamento e que isso deva constar no regulamento, sugiro avaliar se essa decisão deve ser uniforme para todos os parágrafos dessa seção ou se há particularidade nesse parágrafo para constar apenas aqui.

(j)

Retirado prazo vencido a partir do qual as mensagens devem ser gravadas.

Essa proposta foi feita a partir do texto da minuta. No entanto, observo que o objetivo da data, no texto do FAR, é diferente, referindo-se à data de instalação do datalink. Penso que a melhor tradução seria:

“(j) Todas as aeronaves que, segundo esta seção, devam possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo e que tenham sofrido instalação de um equipamento de comunicação por datalink em ou após 7 de abril de 2014* devem gravar todas as mensagens geradas pelo equipamento de comunicação por datalink, conforme requerido pela regulamentação de certificação aplicável à aeronave.”

*No FAR, a data é 6 de abril de 2012.

(k)

Inicialmente, observo que o texto do FAR não trata de isenção, mas de desvio, que é uma figura diversa, como exposto na proposta que trata da subparte J. Não vejo razão de se tratar de isenções no regulamento, pois os termos em que uma isenção é concedida são estabelecidos na própria isenção. A inclusão desse parágrafo, caso se queira mesmo trata-lo como isenção apenas teria como resultado dificultar o tratamento dos pedidos de isenção de operadores que queiram operar sob o RBAC 91 em vez do RBAC 125.

Sem esse parágrafo, eles poderiam pedir a isenção de cumprimento de todo o RBAC 125, e a ANAC poderia deferir a isenção parcialmente, não autorizando que fossem descumpridos os requisitos de gravadores do RBAC 125. Esse seria o resultado esperado por esse parágrafo.

Por outro lado, com esse parágrafo, se o operador pedisse a isenção de cumprimento de todo o RBAC 125 e a ANAC aprovasse, este requisito ainda obrigaria o operador a seguir os requisitos de gravadores do RBAC 125. Isso obrigaria o operador a incluir, no pedido de isenção, além do RBAC 125, esse parágrafo específico, burocratizando a solicitação, ao estabelecer que, para obter isenção de cumprimento de todo o RBAC 125, não basta incluir na solicitação de isenção todo o RBAC 125; precisa lembrar de pedir também isenção do 91.609(k)...

Se a ANAC entende que tal isenção não pode abranger os gravadores (que deveriam sempre seguir o RBAC 125), isso deve ser registrado e seguido internamente, negando-se tais solicitações, caso cheguem, não precisando constar no RBAC. Incluir esse parágrafo não impediria o regulado de solicitar isenção que englobe os requisitos de gravadores do RBAC 125, apenas dificultaria a solicitação.

Portanto, caso se mantenha a intenção de tratar de “isenção” em vez de “desvio”, como no FAR, proponho que o parágrafo seja retirado.

A melhor solução, porém, acredito que seja tratar de desvio, como no FAR. Isso exigiria que o RBAC 125, ainda não publicado, trouxesse a possibilidade de concessão de desvio pela ANAC, em sua seção 125.3 (o que não era a realidade na minuta do RBAC 125 submetido a audiência pública; e precisaria, assim, ser alterado para manter alinhamento com o FAR).

Destaco que o desvio não apresenta o mesmo problema quanto à isenção, com relação à falta de sentido em querer regulá-lo em um regulamento (além do RBAC 11). Se querer definir “requisitos para a isenção” num parágrafo do RBAC 91 apenas obrigará o operador a incluir tal parágrafo no seu pedido de isenção, definir as condições para um desvio permite ao regulado obter o desvio de uma forma já prevista no regulamento de forma mais simples, sem nova decisão da diretoria (que, ao aprovar o regulamento, já previu a possibilidade de concessão do desvio; ou seja, não se faz necessária nova decisão da diretoria, porque a situação não contraria a decisão anterior da diretoria, de quando o regulamento foi aprovado). Com a previsão do desvio, apenas seria necessário usar o RBAC 11 e obter aprovação da diretoria, caso o regulado queira deixar de cumprir o regulamento em uma forma não coberta pela previsão de desvio.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foram aceitos todos os ajustes textuais, com exceção da sugestão para o parágrafo (k). A intenção é permitir esse tipo de “desvio” apenas por meio de isenção de cumprimento de regra. Não é necessário constar no regulamento as condições para a isenção de cumprimento de regra, porque isso deverá constar nas condicionantes da isenção concedida. Dessa forma, o parágrafo (k) foi excluído do texto.

Contribuição nº 384

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.611

(a) O detentor de um certificado emitido segundo o RBAC nº 119 pode conduzir o traslado de um avião com quatro ou com três motores à turbina com um motor inoperante para uma base onde esse motor será reparado ou substituído, desde que:

(1) o modelo do avião tenha sido submetido a ensaios em voo e considerado satisfatório para operação segura conforme o parágrafo (b) ou (c) desta seção. No entanto, cada operador que antes de 19 de novembro de 1966 tenha demonstrado que um modelo de avião

com um motor inoperante é satisfatório para voo seguro através de um ensaio em voo conduzido em conformidade com dados de desempenho contidos no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM aplicável atendendo as provisões do parágrafo (a)(2) desta seção, não precisa repetir o ensaio em voo para este modelo;

(2) o manual de voo aprovado da aeronave ou AOM contenha os seguintes dados de desempenho com 1 motor inoperante e o voo seja conduzido de acordo com esses dados:

(ii) limites do C.G.;

(b)(1) deve ser escolhida uma velocidade não menor que 1,3 VS1 na qual o avião possa ser satisfatoriamente controlado em uma subida com o motor crítico inoperante (com sua hélice removida ou em uma configuração escolhida pelo operador e com todos os outros motores operando na potência máxima determinada no parágrafo (b)(3) desta seção;

(2) a distância requerida para acelerar para as velocidades listadas no parágrafo (b)(1) desta seção e para subir para 50 pés deve ser determinada com:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.611

(a) O detentor de um certificado emitido segundo o RBAC nº 119 pode conduzir o traslado de um avião com quatro motores ou com três motores à turbina com um motor inoperante para uma base onde esse motor será reparado ou substituído, desde que:

(1) o modelo do avião tenha sido submetido a ensaios em voo e considerado satisfatório para operação segura conforme o parágrafo (b) ou (c) desta seção. No entanto, cada operador que antes de 19 de novembro de 1966 tenha demonstrado que um modelo de avião com um motor inoperante é satisfatório para voo seguro através de um ensaio em voo conduzido em conformidade com dados de desempenho contidos no manual de voo aprovado da aeronave ou AOM aplicável atendendo às provisões do parágrafo (a)(2) desta seção, não precisa repetir o ensaio em voo para este modelo;

(2) o manual de voo aprovado da aeronave ou AOM contenha os seguintes dados de desempenho com um motor inoperante e o voo seja conduzido de acordo com esses dados:

(ii) limites do centro de gravidade (CG);

(b)(1) deve ser escolhida uma velocidade não menor que 1,3 VS1 na qual o avião possa ser satisfatoriamente controlado em uma subida com o motor crítico inoperante (com sua hélice removida ou em uma configuração escolhida pelo operador) e com todos os outros motores operando na potência máxima determinada no parágrafo (b)(3) desta seção;

(2) a distância requerida para acelerar para a velocidade listada no parágrafo (b)(1) desta seção e para subir para 50 pés deve ser determinada com:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(a)

Foi esclarecido que se trata de aviões com 4 motores ou avião com 3 motores a turbina, em alinhamento ao FAR. Pelo texto da audiência, se referia apenas a “motores a turbina”, dando a entender que seriam “4 ou 3 motores a turbina”.

(a)(1)

Uso de crase em “atendendo às provisões”

(a)(2)

Um de “um motor inoperante” em lugar de “1 motor inoperante”, conforme usado em (a) e no restante da seção.

(a) (2)(ii)

A expressão “C.G.” não é definida no RBAC 01 ou no 91.

Ainda, foram retirados os pontos.

(b)(1)

Havia um parênteses aberto que não havia sido fechado (o mesmo erro ocorre no FAR. A proposta está alinhada ao texto de (c)(1).

(b)(2)

Apenas é prevista a escolha de uma velocidade em (b)(1). Assim, foi utilizado o singular, como no FAR.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 385

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.613 (b) (1) no caso de aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005 quando, a partir de um ano a partir da data de publicação deste Regulamento, um isolamento termo-acústico for instalado na fuselagem em substituição ao existente, este isolamento deve atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 2 de setembro de 2003, caso esse isolamento: (i) for manta de isolamento; ou (ii) estiver instalado ao redor de dutos de ar; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.613 (b) (1) no caso de aviões fabricados antes de 2 de setembro de 2005 quando, a partir de um ano a partir da data de publicação deste Regulamento, um isolamento termo-acústico for instalado na fuselagem em substituição ao existente, este isolamento deve atender aos requisitos de propagação de chamas da seção 25.856 do 14 CFR Part 25, emitido pelo FAA/EUA, vigente em 2 de setembro de 2003, caso esse isolamento: (i) seja manta de isolamento; ou (ii) esteja instalado ao redor de dutos de ar; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção editorial: - “caso seja” e “caso esteja” Também é possível alterar de “caso” para “se”, ficando “se for” e “se estiver”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 386
Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa
Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Subparte H
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Subpart H – Subpart H
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Criar a subparte H, que também é aplicável a operadores internacionais, no idioma inglês.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. Foi incluída uma coluna nesta subparte com tradução em inglês, para leitura de operadores internacionais.

Contribuição nº 387
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.701 (b) A seção 91.702 desta Subparte aplica-se também a cada pessoa a bordo de uma aeronave operada como segue: (1) uma aeronave civil brasileira operada fora do Brasil; ou (2) qualquer aeronave operada fora do Brasil que tenha seu próximo pouso, programado ou de outra forma planejado, no Brasil.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.701 (b) A seção 91.702 desta Subparte aplica-se também a cada pessoa a bordo de: (1) uma aeronave civil brasileira operada fora do Brasil; ou (2) qualquer aeronave operada fora do Brasil que tenha seu próximo pouso, programado ou de outra forma planejado, no Brasil.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Simplificação do texto. Solução alternativa O texto poderia ser ainda mais simplificado caso a aplicabilidade da seção 91.702 passasse a constar na própria seção, reservando-se o parágrafo 91.701(b) e alterando-se 91.702. O resultado completo seria:

“91.701 (b)[Reservado]
91.702 Pessoas a bordo A seção 91.11 deste Regulamento (proibição de interferência com os tripulantes) aplica-se a cada pessoa a bordo de: (a) uma aeronave civil brasileira operada fora do Brasil; ou (b) qualquer aeronave operada fora do Brasil que tenha seu próximo pouso, programado ou de outra forma planejado, no Brasil.”
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Perda de objeto, devido à exclusão da seção 91.702, que por sua vez foi excluída em razão da exclusão da seção 91.11, de acordo com a análise da contribuição nº 28 deste Relatório.

Contribuição nº 388
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.703 (a) (3) cumprir cada requisito desta Subparte desde que elas não contradigam os regulamentos aplicáveis do país onde a aeronave se encontra ou com o Anexo 2 à Convenção de Aviação Civil Internacional, exceto quanto ao disposto no parágrafo 91.307(a) e nas seções 91.309 e 91.711 deste Regulamento;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.703 (a) (3) cumprir cada requisito deste Regulamento, exceto quanto ao disposto no parágrafo 91.307(b) e nas seções 91.309 e 91.711 deste Regulamento, desde que eles não contradigam os regulamentos aplicáveis do país onde a aeronave se encontra ou o Anexo 2 à Convenção de Aviação Civil Internacional;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção editorial: - “eles” - retirada de “com”: “contradigam os regulamentos ... ou o Anexo 2” No FAR, há obrigação de cumprir todo o regulamento (com exceção dos 3 itens listados) – e não só a subparte. Se a exigência for cumprir apenas os requisitos da subparte H, não haveria por que abrir exceção, por exemplo, aos requisitos de 91.307(a) e 91.309. Na proposta, em alinhamento ao atual RBHA 91 e ao FAR, foi listado o parágrafo 91.307(b) em vez do 91.307(a) constante na minuta, pois não foi esclarecida a justificativa para essa mudança. Ainda, a exceção foi incluída logo após o trecho a qual ela se refere: “Cumprir cada requisito, exceto os listados”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 389
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.711 (b) Somente é permitido conduzir operações VFR que requeiram contato rádio bilateral segundo este Regulamento se os pilotos em serviço na aeronave forem capazes de conduzir comunicações bilaterais em português ou inglês e que os órgãos ATC envolvidos na operação, se conduzida em inglês, forem habilitados nessa linguagem. (c) (1) (ii) equipamentos de rádio-navegação apropriados para as facilidades de navegação rádio a serem utilizadas na operação; (2) cada pessoa pilotando a aeronave: (i) possua habilitação IFR emitida ou validada pelo país de matrícula da aeronave; e (ii) esteja suficientemente familiarizada com os procedimentos IFR em uso no Brasil; e

(3) pelo menos um piloto em serviço na aeronave seja capaz de conduzir comunicações bilaterais em português ou inglês e que os órgãos ATC envolvidos na operação, se conduzida em inglês, estejam habilitados nessa linguagem. Este parágrafo aplica-se a aeronaves entrando, operando e deixando o Brasil.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.711

(b) Somente é permitido conduzir operações VFR que requeiram contato rádio bilateral segundo este Regulamento se os pilotos em serviço na aeronave forem capazes de conduzir comunicações bilaterais em português ou inglês e se os órgãos ATC envolvidos na operação, se conduzida em inglês, forem habilitados nessa linguagem.

(c)(1) (ii) equipamentos de rádio-navegação apropriados para as instalações de rádio-navegação a serem utilizadas na operação;

(2) cada pessoa pilotando a aeronave:

(i) possuir habilitação IFR emitida ou validada pelo país de matrícula da aeronave; e

(ii) estiver suficientemente familiarizada com os procedimentos IFR em uso no Brasil; e

(3) pelo menos um piloto em serviço na aeronave for capaz de conduzir comunicações bilaterais em português ou inglês e se os órgãos ATC envolvidos na operação, se conduzida em inglês, estiverem habilitados nessa linguagem. Este parágrafo aplica-se a aeronaves entrando, operando e deixando o Brasil.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- (b) e (c)(3): “se” em lugar de “que”

- (c)(1) (ii): “instalações” em lugar de “facilidades”

- (c)(1) (ii): “rádio-navegação” em lugar de “navegação rádio”.

- (c)(2) e (c)(3): “possuir”, “estiver” e “for”, pois são antecedidos por “se” (em (c)); e “estiverem”, antecedido pelo “se” em (c)(3) (incluído nessa proposta).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 390

Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa

Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

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

91.711

Operação PBN

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.711

(g) Somente é permitido operar uma aeronave civil estrangeira em espaço aéreo brasileiro, que requeira aprovação PBN caso uma autorização tenha sido emitida por autoridade de aviação civil do país de matrícula da aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Devido a necessidade de certificação PBN para operação em determinadas partes do espaço aéreo brasileiro, assim como para o espaço RVSM, incluir a necessidade de certificação PBN para o operador estrangeiro em sua autoridade de registro.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

O parágrafo (f) foi alterado para referir-se a qualquer operação que requeira aprovação especial, e não apenas limitado a RVSM ou PBN. O texto foi também alterado para não requerer necessariamente uma autorização, mas simplesmente que a aeronave esteja autorizada pela autoridade de aviação civil do país de matrícula da aeronave. Foi também incluída a tripulação no requisito, pois não basta que a aeronave esteja autorizada, mas também a tripulação.

Contribuição nº 391

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

91.801(a)

(1) a seção 91.805 desta Subparte aplica-se a qualquer avião subsônico civil **a reação**, ...

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.801(a)

(1) a seção 91.805 desta Subparte aplica-se a qualquer avião subsônico civil **a turbina**, ...

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Padronizar o texto, já que em todo o documento aeronaves à reação são referidas como a turbina.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. A mudança no termo expandiria a aplicabilidade do requisito, o que deve ser feito de modo consciente e com os impactos avaliados. Também não procede a informação de que “em todo o documento aeronaves à reação são referidas como a turbina”. Isso ocorreu apenas na subparte F, de modo consciente, visto que havia uma

Contribuição nº 392
Colaborador: Alexandre Rodrigues Filizola
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.805 Não pode operar no Brasil qualquer avião sujeito ao 91.801(a)(1) desta Subparte, a menos que se demonstre que este avião cumpre com os níveis de ruído do “Estágio 3” ou “Estágio 4”, conforme definido pelo RBAC nº 36
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.805 Não pode operar no Brasil qualquer avião sujeito ao 91.801(a)(1) desta Subparte, a menos que se demonstre que este avião cumpre com os níveis de ruído do “Estágio 3” ou padrão de certificação de ruído posterior, conforme definido pelo RBAC nº 36
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A ICAO já aprovou em sua última revisão do Anexo 16, Volume I, o novo padrão de ruído chamado de capítulo 14, o mesmo está em fase de adoção pelo 14 CFR PART 36 e eventualmente chegará ao RBAC 36. Com a correção proposta para o parágrafo a redação do mesmo não ficará desatualizada a medida que novos padrões de ruído sejam incorporados ao regulamento brasileiro.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 393
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Subparte J [reservada]
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
[Não é proposto um texto específico, pois a proposta é apenas para que a ANAC reavalie a justificativa apontada para reservar esta subparte, atualmente constante no RBHA 91. Como resultado no texto final do regulamento, entendo ser aceitável tanto a retirada da subparte (como proposto na minuta de RBAC 91) quanto a sua manutenção (como constante no RBHA 91), desde que adequadamente consideradas as razões e as consequências de tal escolha.]
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Entendo que a decisão de reservar a subparte J pode ser uma decisão válida, mas desde que haja justificativas adicionais às explicitadas na audiência pública: “Condições especiais podem ser solicitadas para qualquer item do regulamento mediante solicitação de isenção de cumprimento de regra.” e “Requisito referente a desvios não incluído, pois tais disposições já constam do RBAC nº 11”.
Primeiramente, gostaria de expor meus entendimentos sobre isenção de requisito e desvio, de forma a esclarecer que a possibilidade de concessão de isenção de requisito segundo o RBAC 11 não substitui por completo (ou seja, “não é a mesma coisa que”) a previsão, no RBAC 91, de concessão de desvio a determinadas seções.
Isenção de requisito A isenção de requisito é uma concessão da ANAC para que um regulado específico (ou conjunto de regulados) deixe de cumprir, temporária ou permanentemente, um(ns) regulamento(s) da ANAC, ou, mais especificamente, algum(ns) requisito(s) do conjunto de regulamentos da ANAC. Uma vez que o regulamento é um conjunto de regras aprovado pela Diretoria da ANAC, a autorização para que um regulado deixe de cumpri-lo deve ser também aprovada pela Diretoria. Os procedimentos para concessão de isenção são definidos no RBAC 11.
Conforme previsto no RBAC 11.25(a), qualquer regra estabelecida em regulamento é passível de solicitação de isenção, cabendo à ANAC avaliar a petição do usuário para decidir, por meio de Decisão da Diretoria, pelo seu deferimento (total ou parcial) ou indeferimento, normalmente após as devidas análises das áreas técnicas competentes.
Desvio de requisito

O desvio de requisito é um procedimento, previsto em regulamento, que permite ao regulado deixar de cumprir outro trecho do regulamento. A previsão no regulamento é normalmente identificada por frases como “a ANAC pode autorizar desvios” ou “o piloto em comando por desviar-se”. O desvio pode ser condicionado ou não à autorização da ANAC.

Embora se esteja desviando do cumprimento de um requisito específico, pode-se dizer que, num contexto mais amplo, o regulamento é cumprido, uma vez é o próprio regulamento que prevê esta possibilidade. Como o regulamento já foi aprovado pela Diretoria contendo essa previsão de desvio, não é prerrogativa exclusiva da Diretoria aprovar um desvio específico. Da mesma forma, por não se caracterizar um descumprimento do regulamento, não há necessidade de se seguir o RBAC 11.

Diferentemente da isenção de requisito, que pode ser solicitada para qualquer requisito previsto em regulamento, o desvio apenas pode ser concedido se expressamente permitido pelo próprio texto do regulamento.

Condições especiais e concessões especiais

Embora não seja o foco dessa proposta, entendo ser importante esclarecer que o termo “Concessões especiais”, contido no RBHA 91, não tem relação com as “condições especiais” previstas nos RBAC 11 e 21. Entendo que “concessões especiais” é utilizado apenas como uma forma de tratar da previsão regulamentar para que um trecho específico do regulamento não seja seguido por quem possui a “concessão especial”, ou seja, trata-se de desvio.

Conclusão

Pelo exposto, espero deixar claro que a retirada da subparte J altera a situação atual, no sentido de que a existência de desvio de um requisito em um RBAC significa que a diretoria, ao aprovar o regulamento, já previu tal possibilidade, permitindo que instâncias inferiores aprove tais desvios; remeter o regulado ao RBAC 11 (com a retirada da subparte J) fará com que todas as solicitações passem necessariamente pela diretoria, pois a diretoria não mais deixaria prevista tal possibilidade no próprio RBAC 91.

Dado o cenário atual, em que não é comum regulados solicitarem desvios ou isenções de requisito (falo por suposição, pois não tenho dados oficiais), pode ser que remeter os pedidos à diretoria não represente grande volume de trabalho.

Observo que o texto equivalente do FAR 91 prevê a concessão de waiver (termo que designa um dos formatos de desvio) para mais de 40 seções, enquanto o RBHA lista apenas 6. Caso se pretenda manter a subparte J, sugiro avaliar se devem ser incluídas as seções aplicáveis do FAR, observando ainda que muitas dessas seções não são de competência da ANAC e já não constam no RBHA 91, ou estão sendo retiradas no RBAC 91.

Por fim, sugiro avaliar se há operadores a quem foi concedido desvio nos termos da subparte J do RBHA 91, pois tais concessões podem perder sua validade com a extinção dessa previsão no RBAC 91, exigindo que o regulado solicite isenção do requisito, a ser aprovada pela diretoria, caso o regulado pretenda permanecer não cumprindo determinado requisito. Caso haja tais concessões, considero ser importante esclarecer o que ocorrerá com elas, considerando a possibilidade de disposições transitórias. Entendo que isso pode ser comunicado via resolução de aprovação do RBAC, ou lidando individualmente com cada regulado.

Referência

Order 8900, Vol 3, Cap 2, Sec 1: <http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=8900.1,Vol.3,Ch2,Sec1>

Destaco o seguinte trecho, para destacar que, embora o FAA utilize 3 termos distintos, na prática, todos tratam de desvio, variando apenas a forma de conceder tal desvio:

“3-36 DEVIATIONS, WAIVERS, AND AUTHORIZATIONS. Certain 14 CFR sections allow the Administrator to issue a Certificate of Waiver, a Certificate of Authorization, OpSpecs, or MSpecs, which authorize a deviation. These actions permit a person or an organization to either deviate from a specific regulation or comply with special alternative provisions, conditions, or limitations. This regulatory flexibility is available to the Administrator when the specific regulatory section stipulates that it is available.”

Destaco ainda que a isenção (exemption) é tratada a parte. Nos parágrafos de 3-26 a 3-35.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A intenção é realmente tratar os eventuais desvios de regra das seções mencionadas como isenções de cumprimento de regra, e não no âmbito das superintendências. Os “waivers” considerados necessários já se encontram incorporados nos requisitos.

Com relação aos desvios concedidos na época do RBHA 91, eles continuam valendo até que percam a validade ou sejam revogados.

Contribuição nº 394

Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira

Instituição: não preenchido

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

Toda a subparte J

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugere-se aplicar a tradução pura e simples da parte aplicável da subparte J da norma equivalente dos Estados Unidos da América, o 14 CFR Part 91

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É visível que a ANAC exagerou na regulamentação ao tratar de alguns assuntos, um exemplo a acrobacia.

Na justificativa para a PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 91 (RBAC 91), INTITULADO “REQUISITOS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS”, EM SUBSTITUIÇÃO AO REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA 91 (RBHA 91), E DE EMENDA AO RBAC 01 COM DEFINIÇÕES RELACIONADAS AO RBAC 91, a ANAC afirma, no item

3.3 que “A elaboração desta proposta de RBAC 91 foi baseada principalmente na regulamentação vigente, o RBHA 91, harmonizado com a norma equivalente dos Estados Unidos da América, o 14 CFR Part 91...”.

Assim sendo, nada mais certo e justo que aplicar a tradução pura e simples do parágrafo 91.303 da norma americana na íntegra.

Conforme a Lei LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica:

“Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.”

É notável que o 91.303, conforme escrito no 14 CFR Part 91, cumpre à risca o que exige a lei exposta acima, pois cada um de seus requisitos protegem:

1 - pessoas e bens no solo (“(a) Over any congested area of a city, town, or settlement; (b) Over an open air assembly of persons”)

2 - pessoas e outras aeronaves em voo (“(c) Within the lateral boundaries of the surface areas of Class B, Class C, Class D, or Class E airspace designated for an airport; (d) Within 4 nautical miles of the center line of any Federal airway; (f) When flight visibility is less than 3 statute miles.”)

3 - o próprio piloto executa as manobras acrobáticas (“(e) Below an altitude of 1,500 feet above the surface; (f) When flight visibility is less than 3 statute miles.”)

O fato de manter a harmonização atual da regra ao 14 CFR Part 91, não deixa de proteger eventos com público no solo, conforme disposto erroneamente no FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO.

Não há motivos para aumentar a burocracia escrevendo um regulamento mais complicado.

Muito menos há motivos para importar requisitos adicionais da caduca IAC 91-1001.

Não há dados estatísticos que possam comprovar que tal ação ultrarreguladora venha a aumentar os índices de segurança de voo.

A sugestão para a agência é que faça uma divisão muito bem clara e definida dos assuntos acrobacia aérea e demonstração aérea (show aéreo), tendo como base a forma com que a FAA regula o mesmo assunto, de maneira que a subparte J poderia contemplar o parágrafo 91.303, sendo a demonstração aérea e eventos que envolvam acrobacia tratados como um desvio à norma, assim sendo a ANAC deveria trabalhar na edição de uma IS espelhando-se na documentação americana, como a AC 91-45 - WAIVERS: AVIATION EVENTS, que se trata de um documento que até parece uma habilitação, mas não é exatamente isso, pois não é averbada na licença ou no certificado do piloto. Tal documento é o FORM 8710-7 – Statement of Acrobatic Competency, que é o que o piloto precisa para fazer demonstração aérea (show aéreo). Ele é bem específico, não libera o piloto para fazer tudo de uma vez, à medida que se ganha e demonstra experiência vão baixando os níveis.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A ANAC não faz harmonização cega com quaisquer regulamentações internacionais, e sempre que opta por harmonizar seus regulamentos a tais regulamentações o faz de forma consciente e com justificativa razoável. Ademais, o autor da contribuição não apresentou quaisquer outros argumentos para a inclusão dos requisitos, que não a simples harmonização com o 14 CFR Part 91 da FAA, de modo que não há o que analisar.

Contribuição nº 395

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[Propõe-se abordar aspectos relacionados ao programa de propriedade compartilhada não abordados:
- alteração no RBAC 61 em razão da possibilidade de concessão/revalidação de habilitações pela conclusão satisfatória de programas de treinamentos aprovados sob a subparte K do RBAC 91
- esclarecimento sobre como se dará o registro de aeronaves do programa de propriedade compartilhada no RAB: se será criada uma nova categoria ou se será utilizada a TPP, se será exigido que o operador constante no RAB seja alguém específico (por exemplo, o administrador de programa)
- esclarecimento sobre alguma eventual autoridade econômica para o administrador de programa]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendo que alguns aspectos deverão ser esclarecidos com a regulamentação dos programas de propriedade compartilhada pela subparte K do RBAC 91.

Programas de treinamento e RBAC 61

Entendo que os programas de treinamento aprovados segundo a subparte K do RBAC 91 deverão ser considerados equivalentes aos do RBAC 121 ou 135, no sentido de serem mencionados no RBAC 61 como meios de se obter uma habilitação.

Caso, até a análise dessa proposta, a emenda 06 do RBAC 61 ainda não tenha sido publicado, creio que se poderia aproveitar essa emenda para já tratar desse assunto.

Este assunto foi mais detalhado em outra proposta.

Registro de aeronaves

Entendo que devem ser esclarecidos (não necessariamente no RBAC 91, mas em algum documento da ANAC) como deverá ser o registro das aeronaves de um programa de propriedade compartilhada no RAB.

Entendo que poderiam ser consideradas TPP. Entendo que, sem nenhuma orientação adicional, esta já seria a opção padrão.

Para o cadastro de operador, entendo que a melhor opção seria registrá-la com o administrador de programa como operador. No entanto, isso precisaria ficar claro.

Autoridade econômica

Entendo que, caso a ANAC requeira do administrador de programa, alguma autoridade econômica específica (por exemplo, se é requerido ser pessoa jurídica, se a constituição dessa pessoa jurídica deve passar por alguma avaliação prévia da ANAC, etc).

Os esclarecimentos poderiam estar em uma IS sobre o programa de propriedade compartilhada, caso sejam apenas incluídas referências a regras já existentes hoje. No entanto, caso a ANAC entenda que devem ser estabelecidas regras específicas para a propriedade compartilhada (por exemplo, uma nova categoria de aeronave), entendo que seria mais adequado revisar ou criar regras específicas sobre o assunto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Não há contribuição a ser analisada, mas apenas respostas aos questionamentos formulados.

No entanto, a discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 396

Colaborador: João Erick de Mattos Fernandes

Instituição: EFA Escola de Aviação Civil / Ária Engenharia e Manutenção de Aeronaves

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

Subparte K

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão por completo da subparte K

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A ANAC foi criada para, dentre outros objetivos, regular a operação de aeronaves Civis em território brasileiro.

No entanto, quando regula a administração de um bem ou bens privados para a prestação de serviço privado, a ANAC fere o artigo 5o da Constituição Federal, já que a associação é livre em nosso país e a associação para o uso compartilhado de aeronaves não ter um fardo maior que a regulação imposta a um único proprietário, sob pena de violação da liberdade de associação por meio da regulação específica da ANAC.

Depreende-se, portanto, que a imposição de requisitos mais restritivos àqueles que escolheram se associar para compartilhar uma ou mais aeronaves é inconstitucional.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A Lei nº 11.182/2005 dá competência à ANAC para realizar a regulação técnica de qualquer atividade relativa à aviação civil, mesmo as de natureza privada.

No entanto, a discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 397

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1001

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(1) associado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, é controlado ou está sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para os fins de determinação de uma associação segundo esta subparte;

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que, no caso das operações de voo descritas no parágrafo (b)(6)(ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes àquelas operações, o cotista que operar a aeronave seja considerado um cotista no programa gerido pelo associado;

(5)(i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;

(vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo a cota, os serviços de administração do programa e aspectos da troca de aeronave do programa em regime de dry lease;

(9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(1)(v) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um associado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao associado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(1) associado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, é controlado por ou está sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para os fins de determinação de uma associação segundo esta subparte;

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis. No caso das operações de voo descritas no parágrafo (b)(6)(ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes àquelas operações, o cotista que operar a aeronave é considerado um cotista no programa gerido pelo associado;

(5)(i) provisão dos serviços de administração de programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;

(vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo os seguintes aspectos: a cota, os serviços de administração do programa e a troca de aeronave do programa em regime de *dry lease*;

(9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(5)(vi) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um associado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do

administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao associado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:
- em (b)(1), “é controlado por”

Em (b)(3), a definição de cotista pode ser encerrada antes do “desde que”, pois é a definição de cotista que se aplica a todas as situações. A frase seguinte apenas tem o objetivo de esclarecer que, no caso de um cotista utilizar aeronave em um programa gerido pelo associado, ele também será considerado (ou seja, “embora não se encaixe na definição, será considerado”) um cotista do programa gerido pelo associado.

Em (b)(5)(i), foi utilizado a expressão constante na definição de 91.1001(b)(8), trocando “serviços de administração para o programa” por “serviços de administração de programa”. No FAR, a expressão é “fractional ownership program management services”.

Em (b)(5)(vi), creio que a tradução correta do FAR teria “aspectos” se referindo a todos os assuntos do contrato – e não somente a “troca de aeronave do programa em regime de dry lease”.

Uma solução alternativa seria retirar “aspectos do programa”, que considero desnecessário, para escrever de forma mais direta: “(vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo a cota, os serviços de administração do programa e a troca de aeronave do programa em regime de *dry lease*.”

Por fim, observo que nesse parágrafo (e em alguns outros) a expressão em inglês, “dry lease” não foi colocada em itálico na minuta de RBAC 91.

Em (b)(9) foi corrigida a referência ao parágrafo que trata do contrato multianual. Observo que não existe o parágrafo (b)(1)(v) nesta seção. Este erro veio da tradução do FAR, onde o erro também acontece. Pode-se confirmar que o parágrafo correto é o (b)(5)(vi) tomando por base a proposta submetida a consulta pública pelo FAA (http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument), onde havia parágrafo (b)(1)(v) e correspondia ao parágrafo (b)(5)(vi) da regra publicada. A referência correta é usada no item 9 do Apêndice 1 da AC 91-84.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 398

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1001

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(5) programa de propriedade compartilhada ou programa significa qualquer sistema de propriedade e troca de aeronave que contenha todos os seguintes elementos:

(i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;

(ii) duas ou mais aeronaves aeronavegáveis;

(iii) um ou mais cotistas por aeronave do programa, com pelo menos uma aeronave do programa possuindo mais do que um cotista;

(iv) direito de propriedade de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista;

(v) um contrato de troca de aeronave em regime de dry lease entre todos os cotistas; e

(vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo a cota, os serviços de administração do programa e aspectos da troca de aeronave do programa em regime de dry lease;

91.2001

(b) Em até dois anos após a data de publicação deste Regulamento todos os operadores que já operam na modalidade de propriedade compartilhada devem obter especificações administrativas em conformidade com a subparte K deste Regulamento. Porém, uma vez obtidas essas especificações administrativas, todos os requisitos da subparte K passam a ser exigidos para os operadores, ainda que não tenha decorrido todo o prazo estabelecido para a obtenção das referidas especificações administrativas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

[Não é proposto aqui um texto específico. Conforme discussão abaixo, são apresentadas possíveis linhas de ação, de acordo com a intenção da ANAC ao criar a subparte K:

- definir uma aplicabilidade mais ampla para a subparte K, passando os critérios definidores a requisitos para todas as operações abrangidas na aplicabilidade;

- incluir uma previsão no RBAC 91 (seja estabelecendo diretamente no RBAC 91 ou fazendo referência a outros normativos já existentes) de que outras determinadas operações similares às definidas como propriedade compartilhada não são permitidas;

- manter o texto da minuta, aplicando-se às regras da subparte K somente aos que se encaixarem por completo nas definições de 91.1001(b)(5), mantendo-se não reguladas as demais operações similares.]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Esta proposta se centra na discussão sobre a extensão de o que seria definido como propriedade compartilhada pela ANAC e qual o objetivo da ANAC ao estabelecer os requisitos da subparte K.

Atualmente já existem algumas operações de propriedade compartilhada (ou que se denominam dessa forma). Não necessariamente esses casos atuais se encaixam na definição de propriedade compartilhada proposta.

A rigor, os requisitos da subparte K se aplicarão aos acordos que atendam à definição de propriedade compartilhada do RBAC 91; e acordos outros que não se encaixem nessa definição continuarão sem regramento específico. Supondo que atualmente esses acordos não são proibidos continuarão sem ser proibidos e sem o estabelecimento de requisitos adicionais (pois a subparte K não abrangeria tais acordos). Nesse sentido, a regra apenas padronizaria uma parcela do mercado, que se encaixasse nas definições, não alterando a situação do restante. Essa situação pode levar a que acordos que até se encaixariam na definição alterem suas características (por exemplo, fazendo contratos limitados ao período de um ano, não atendendo ao “multianual” de 91.1001(b)(5)(vi)), de modo a não mais se encaixar, de forma a não se verem obrigados a cumprir novos requisitos.

Ao final, copio dois trechos com a posição do FAA de que realmente apenas as operações que se encaixem na definição de propriedade compartilhada são submetidas aos requisitos da subparte K.[1]

Vale destacar também que haveria outra diferença associada, pelo fato de a ANAC ter retirado previsões do RBAC 91.501.

Entendo que, caso seja intenção da ANAC obrigar todos os operadores a se adequar às definições de propriedade compartilhada do RBAC 91 – e consequentemente aos requisitos da subparte K do RBAC 91 –, essa intenção deveria ser explicitada no regulamento. Entendo que haveria diferentes formas de fazê-lo:

- adotando-se uma definição mais abrangente de propriedade compartilhada, passando o que atualmente é colocado como definição ao status de requisito. Assim, a subparte K abrangeria todos os tipos de acordo que a ANAC pretender atingir (e não mais apenas a parcela do mercado que satisfaz as definições da minuta), estabelecendo para todos os acordos abrangidos os requisitos que a ANAC estabelecer (e aí podem ser incluídos, como requisitos, o que hoje consta como elementos definidores da propriedade compartilhada).
- uma segunda forma seria estabelecer proibições (seja no novo RBAC 91 ou mesmo se utilizando de previsões já constantes em outros normativos; neste último caso, conviria apresentar a proibição no RBAC 91, mencionando tais previsões), explicitando-se assim que outras determinadas formas de acordo não seriam aceitas caso não se encaixassem na definição de propriedade compartilhada do RBAC 91.

Por outro lado, caso seja intenção da ANAC apenas estabelecer um novo modelo de negócio, sem proibir os modelos similares não enquadrados na definição constante na minuta, entendo que o texto pode ser mantido. No entanto, creio que é razoável a probabilidade de que esta abordagem resulte em poucos interessados em se submeter aos requisitos adicionais, pois o benefício (a possibilidade de ofertar um serviço reconhecido pela ANAC) pode não compensar os custos adicionais (por exemplo, com a composição da tripulação, treinamento, trabalho administrativo, requisitos muito mais altos do que os do RBAC 91 e, em alguns casos, mais altos mesmo do que os do RBAC 135 (sempre 2 pilotos, por 91.1409; requisitos de experiência (91.1053)). No âmbito do FAA, esses custos adicionais teriam sido reduzidos em razão de o comitê que discutiu e fez as recomendações de alteração de regra (FOARC – Fractional Ownership Aviation Rulemaking Committee) ter incorporado às regras práticas já utilizadas pelos operadores que passariam a ser regulados (alguns exemplos são encontrados buscando-se por “best practice” na proposição de regra do FAA: http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument).

Esta proximidade entre prática atual e regulamento a ser estabelecido é essencial caso a intenção da ANAC seja a de atrair operadores ao modelo – e não a de impor que os operadores se adequem ao novo regulamento.

Feita essa discussão, esclareço que não foi proposto um texto específico de alteração pois não ficou muito clara, nos arquivos da audiência pública, a intenção da ANAC. Embora se mencione, na FAPAN, “Os operadores que hoje operam sob a modalidade de propriedade compartilhada também deverão se adequar”, isto pode tanto ser entendido como abrangendo apenas os que operam sob a definição estrita do RBAC 91.1001(b)(5) quanto como abrangendo todos os que se denominam “propriedade compartilhada” (mesmo que hoje não se encaixem na definição da minuta). Como esta obrigatoriedade de adequação estaria no regulamento em 91.2001, entendo que apenas se referiria aos que atuarem sob a definição estrita do RBAC 91.1001(b)(5).

Proponho que a intenção seja explicitada na resposta à contribuição, bem como seja tomada uma decisão de acordo com essa intenção (seja uma das linhas de ação aqui propostas, ou outra considerada adequada pela ANAC).

Notas:

[1] No Order 8.900:

“C. Programs Not Fitting Regulatory Definitions. Shared aircraft ownership or management arrangements that do not fit within the regulatory definitions or applicability of part 91 subpart K should be reviewed on a case-by-case basis to determine the appropriate regulatory requirements. For example, a shared aircraft arrangement where the owners pilot their own aircraft might more appropriately

fit the definition of a flying club or other ownership option not subject to part 91K. Operations that involve compensation should be closely examined to determine if they can be operated under the provisions of 14 CFR § 91.501 (interchange, joint ownership, or time share), under exceptions to part 119, 135, or 121, or whether they are subject to the rules applicable to air carriers or commercial operators. Programs marketed as fractional ownership programs that do not meet the regulatory definitions of a fractional ownership program should not continue to market the program as a fractional ownership program. These programs are encouraged to change their marketing names to reflect the appropriate regulatory requirements.”

<http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=8900.1,Vol.2,Ch5,Sec1>

Na proposta de regra, esta era também a posição do comitê que elaborou a minuta:

“The FOARC recommended that proposed subpart K of part 91 should apply only to fractional ownership program aircraft and not to other business aircraft arrangements including traditional flight departments, the use of management companies providing aviation expertise, flying clubs, partnerships or other ownership forms such as joint ownership. These types of operations do not meet the new definitions of “fractional ownership program,” and components of those programs, set forth in proposed subpart K. These definitions clearly delineate the differences between fractional ownership program requirements, other types of ownership and traditional management arrangements.”

http://rql.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rqNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 399

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(1) a provisão de serviços de administração do programa em um programa de propriedade compartilhada;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(1) a provisão de serviços a terceiros de administração do programa em um programa de propriedade compartilhada

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Considerando que os administradores ficarão sujeitos substancialmente aos mesmos requisitos do RBAH 135, entendemos que devem fazer jus a importação de aeronaves sob o regime de admissão temporária nos termos da IN RFB No. 1600, de 14 de Dezembro de 2015.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 400

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(3) a operação de uma aeronave do programa incluída em um programa de propriedade compartilhada gerida por um associado de um administrador de programa do qual o cotista faça parte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(3) a operação de uma aeronave do programa incluída em um programa de propriedade compartilhada gerida por um coligado de um administrador de programa do qual o cotista faça parte.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro. Este ajuste de tradução deve ser feito em todo o documento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 401
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1001 Aplicabilidade (a) Em adição aos requisitos estabelecidos em outras subpartes deste Regulamento, esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis a cotistas e administradores dos programas de propriedade compartilhada regendo:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1001 Aplicabilidade (a) Em adição aos requisitos estabelecidos em outras subpartes deste Regulamento, esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis a cotistas, sociedades cooperativas de cotistas e administradores dos programas de propriedade compartilhada regendo:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 402
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (1) associado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, é controlado ou está sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para os fins de determinação de uma associação segundo esta subparte;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (1) coligado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, e controlado ou esta sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para fins de determinação de uma coligação segundo esta subparte.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro. Este ajuste de tradução deve ser feito em todo o documento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 403
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que, no caso das operações de voo descritas no parágrafo (b)(6)(ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes àquelas operações, o cotista que operar a aeronave seja considerado um cotista no programa gerido pelo associado;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas, e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que, no caso das operações de voo descritas no parágrafo (b) (6) (ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes aquelas operações, o cotista que operar a aeronave seja considerado um cotista no programa gerido pelo coligado;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 404

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(4) cota significa a propriedade ou direito à propriedade de uma cota de um arrendamento multianual e/ou uma cota de um arrendamento multianual conversível em uma cota de propriedade de uma aeronave de um programa;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(4) cota significa o direito de propriedade ou direito de uso/posse multianual e/ou um direito de uso/posse multianual conversível em direito de propriedade de uma aeronave de um programa;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste de tradução tendo em vista que leasehold interest significa um direito de uso/posse e não um arrendamento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 405

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(5) (i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(5) (i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 406

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(5) (iv) direito de propriedade de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(5) (iv) direito de uso/posse de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste de tradução, uma vez que o texto em inglês trata de possession e não ownership.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 407

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(6) (i) uma aeronave na qual um cotista possua direito a uma cota mínima e que tenha sido incluída em um acordo de troca de aeronave em regime de dry lease em conformidade com o contrato multianual de administração do programa;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(6) (i) uma aeronave na qual um cotista possua, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas, direito a uma cota mínima e que tenha sido incluída em um acordo de troca de aeronave em regime de dry lease em conformidade com o contrato multianual de administração do programa;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 408

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(6) (ii) no caso de um cotista de um programa operando uma aeronave em um programa diferente gerido por um associado do administrador de programa desse cotista, uma aeronave:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(6) (ii) no caso de um cotista de um programa operando uma aeronave em um programa diferente gerido por um coligado do administrador de programa desse cotista, uma aeronave:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 409

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, incluindo mas não se limitando:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas, incluindo mas não se limitando:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 410

Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(1)(v) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um associado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao associado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas, serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(1)(v) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um coligado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao coligado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda a vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 411
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte incluída no programa gerido pelo associado do administrador de programa do cotista operador; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte incluída no programa gerido pelo coligado do administrador de programa do cotista operador; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Sugestão de inclusão.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte 11) Sociedade Cooperativa de Cotistas significa uma sociedade cooperativa constituída na forma da lei 5.764/71 que age no interesse dos cooperados que são cotistas e estão agrupados em seccionais ou empreendimentos, correspondendo cada seccional ou empreendimento a uma aeronave de um programa de propriedade compartilhada ou aeronave de um programa.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 413
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1001 Aplicabilidade (c) Os requisitos desta subparte referentes a um cotista ou a um administrador de um programa aplicam-se, também, a qualquer pessoa que se engajar em uma operação regida por esta subparte sem possuir as especificações administrativas requeridas por ela.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1001 Aplicabilidade (c) exceto no caso de sociedades cooperativas agindo no interesse de seus membros, os requisitos desta subparte referentes a um cotista ou administrador de um programa aplicam-se, também, a qualquer pessoa que se engajar em uma operação regida por esta subparte sem possuir especificações administrativas requeridas por ela.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 414
Colaborador: Raul Marinho Gregorin
Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
I-Trechos a discutir da proposta de edição do RBAC-91:
8-Subparte “K” – Operações de aeronaves de propriedade compartilhada 8A- Parágrafo 91.1001– Aplicabilidade:

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(...)

(8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, incluindo mas não se limitando:

(...)

(ii) ao emprego, fornecimento ou contratação de pilotos e outros tripulantes;

(...)

8B- Parágrafo 91.1049 – Pessoal:

(b) O administrador de programa deve contratar (direta ou indiretamente) um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:

(...)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

I-Textos sugeridos para a proposta de edição do RBAC-91:

8-Subparte “K” – Operações de aeronaves de propriedade compartilhada

8A- Parágrafo 91.1001– Aplicabilidade:

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(...)

(8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, incluindo mas não se limitando:

(...)

(ii) ao emprego, necessariamente com vínculo empregatício*, ~~fornecimento ou contratação~~ de pilotos e outros tripulantes;

(...)

8B-Parágrafo 91.1049 – Pessoal:

(b) O administrador de programa deve contratar (~~direta ou indiretamente~~), necessariamente com vínculo empregatício*, um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:

(...)

*Obs.: Mesma redação do RBHA-65 – Despachante Operacional de Voo e Mecânico de Manutenção Aeronáutica (parágrafo 65.91 e demais).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

I-Justificativas para a proposta de edição do RBAC-91

8-Subparte “K” – Operações de aeronaves de propriedade compartilhada

8A- Parágrafo 91.1001– Aplicabilidade:

Objetivo da alteração do texto:

-Impedir que se crie uma possibilidade de desrespeito à CLT, deixando claro a necessidade de contratação do tripulante com vínculo empregatício.

Não há a possibilidade de “fornecimento” de pilotos e outros tripulantes, de acordo com a legislação em vigor: estes têm que ser regularmente empregados, com registro em CTPS como qualquer outro trabalhador da iniciativa privada no Brasil. Portanto, é importante que o RBAC-91 deixe claro esta necessidade quanto à nova regulamentação de operações de aeronaves de propriedade compartilhada, que já deve nascer com o viés da legalidade trabalhista.

8B-Parágrafo 91.1049 – Pessoal:

Objetivo da alteração do texto:

-Mesmo do item anterior: impedir que se desrespeite a CLT.

O Se não há a possibilidade de “fornecimento” de pilotos e outros tripulantes, muito menos estes poderiam ser “contratados indiretamente” – isto é: terceirizados. Portanto, pelos mesmos motivos anteriores, é imperativo que se altere o texto do regulamento neste parágrafo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1003 Contrato multianual de administração de programa entre cotista e administrador (c) designe o administrador de programa como agente do cotista para receber o serviço de informações referentes ao programa que a ANAC provê aos cotistas e autorize a ANAC a enviar tais informações ao administrador de programa na função de agente do cotista para tais serviços; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1003 Contrato de administração de programa entre cotista e administrador (c) designe o administrador de programa como procurador do cotista para receber as informações referentes ao programa que a ANAC provê aos cotistas e autorize a ANAC a enviar tais informações ao administrador de programa na função de procurador; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Multianual O FAR 91.1003 não possui “multianual” no título. Caso se pretenda incluir o “multianual” no título (afinal, por 91.1001(b)(5)(vi), o contrato é multianual), entendo que se deve incluir “multianual” também no texto introdutório da seção: “Cada cotista deve possuir um contrato multianual entre ele e o administrador de programa que:”.
Ainda, entendo que, não havendo requisitos para duração do contrato multianual, deveriam ser aceitos contratos com o mínimo de 2 anos. Caso se pretenda estabelecer uma duração mínima diferente, entendo que se poderia incluir um parágrafo adicional nesta seção. Sobre o assunto, o FAA esclarece o seguinte na AC 91-84: “Program agreements are multiyear agreements. The regulation does not specify the number of years in a multiyear contract; however, the industry average is 3–5 years.”
(c) Na AC 91-84 (“The designation of the program manager as the owner’s agent for service. Normally most correspondence, program approvals and coordination, and other contact will take place between the Federal Aviation Administration (FAA) and the agent for service or identified points of contact”) e no Order 8900, Volume 2, Capítulo 5, Seção 1 (“A contract that designates the program manager as the owner’s agent for service to receive correspondence from the FAA. While the FAA will generally correspond through the agent for service or other designated contacts, the FAA has the right to contact the owner(s) directly, if necessary.”; http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=8900.1.Vol.2.Ch5.Sec1), utiliza-se a expressão “agent for service”, que pode ser traduzida como “procurador” ou “representante”, para esclarecer que o contrato deve prever que o administrador atue como procurador/representante do cotista nas comunicações com a ANAC. Entendo que o texto proposto deixa esse papel mais claro do que a tradução que trata de “serviço de informações”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 416
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1003 Contrato multianual de administração de programa entre cotista e administrador Cada cotista deve possuir um contrato entre ele e o administrador de programa que:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1003 Contrato multianual de administração de programa entre cotista e administrador Cada cotista deve possuir um contrato entre ele, a sociedade cooperativa de cotistas, se for o caso, e o administrador de programa que:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito

da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 417

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1005

(c) Somente é permitido vender ou arrendar uma cota de propriedade de aeronave em um programa que seja menor do que aquela estabelecida no parágrafo 91.1001(b)(10) deste Regulamento se os voos associados a essa cota forem operados segundo o RBAC nº 121 ou 135 e forem conduzidos por uma empresa aérea certificada segundo o RBAC nº 119.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1005

(c) Caso um programa atenda a todas as características listadas em 91.1001(b)(5), como exceção de 91.1001(b)(5)(iv), somente é permitido vender ou arrendar uma cota de propriedade de aeronave em um programa que seja menor do que aquela estabelecida no parágrafo 91.1001(b)(10) deste Regulamento se os voos associados a essa cota forem operados segundo o RBAC nº 121 ou 135 e forem conduzidos por uma empresa aérea certificada segundo o RBAC nº 119. Esta regra se aplica a ainda que, segundo a definição constante em 91.1001(b)(5), a cota mínima seja uma das características que definem o programa de propriedade compartilhada.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto da minuta traz um problema, relacionado à definição de programa de propriedade compartilhada, de 91.1001(b)(5). Segunda essa definição, para ser definido como um programa de propriedade compartilhada, é necessário que o programa contenha uma série de características, entre elas, “direito de propriedade de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista”, sendo a cota mínima definida em 91.1001(b)(10).

Assim, a rigor, caso um acordo entre operadores e administradores de aeronaves não possua essa característica de cota mínima, não poderia ser considerado um programa de propriedade compartilhada, e, portanto, a subparte K não se aplicaria ao caso. Portanto, para tratar esta situação, foi esclarecido que a regra se aplica a programas que atendam a todas as demais características de 91.1001(b)(5), com exceção de 91.1001(b)(5)(iv); e reforçado que tal regra se aplica mesmo que isso faça com que este acordo não possa ser caracterizado como um programa de propriedade compartilhada segundo 91.1005(b)(5).

A proposta se baseia na discussão exposta no documento de publicação da regra que incluiu a subparte K no FAR 91, da qual destaco os trechos abaixo:

“EJA believes that the final rule should clarify the regulatory ramifications of a fractional ownership interest not meeting the minimum requirement of an interest equal to, or greater than, one-sixteenth of a subsonic, fixed-wing aircraft or one-thirty-second of a rotorcraft aircraft. EJA suggests that the final rule should specify that any system of aircraft exchange which meets the definition of “fractional ownership program” in all respects except that one or more of the fractional owners possess less than a “minimum fractional ownership interest” will be required to conduct program operations for such owners under appropriate air carrier regulations rather than under subpart K.

(...)

FAA Response:

(...)

The FAA agrees with the suggestion by EJA that the regulation should explain the ramifications of a fractional operation not meeting the minimum interest requirements. The regulation has been modified to add Sec. 91.1005(c) to make it clear that fractional ownership programs with more than 16 owners per aircraft, including sublease shares that result in an ownership interest smaller than 1/16th, must be operated by a part 119 certificate holder under part 135 or 121, as applicable.”

http://rql.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rqFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 418

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1007

(a) Quando uma aeronave fora do programa for utilizada como substituta em um voo do programa, esse voo deve ser operado em conformidade com o RBAC nº 121 ou 135, como aplicável.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1007

(a) O administrador somente pode oferecer a um cotista um voo com uma aeronave que não seja uma aeronave do programa, conforme definido no parágrafo 91.1001(b)(6) deste regulamento, se esse voo for operado por um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e em conformidade com o RBAC nº 121 ou 135, como aplicável.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto da minuta traz uma inconsistência com a definição de “voo do programa”, que é um voo conduzido segundo a subparte K do RBAC 91. No texto em inglês, entendo que o trecho “when a nonprogram aircraft is used to substitute for a program flight” significa que o uso de uma aeronave “fora do programa” ocorreria em substituição ao voo do programa, ou seja, se utilizaria uma aeronave fora do programa para realizar um voo que de outra forma seria um voo do programa (mas não será). Esse voo com aeronave fora do programa já não seria realizado segundo a subparte K do RBAC 91 e já não seria um voo do programa: o requisito estabelece que tal voo deverá ser realizado conforme o RBAC 135 ou 121.

Creio ser importante destacar que o voo sob RBAC 121 ou 135 deve ser realizado por detentor de certificado (seja o próprio administrador, seja um terceiro), para explicitar que não basta que sejam seguidos os requisitos operacionais do RBAC 135.

Por fim, optei por fazer menção à definição de aeronave do programa, para evitar que seja interpretado que o uso de uma aeronave de um associado (91.1001(b)(1)) e que não estaria listada nas especificações administrativas do administrador já obrigaria que o voo fosse realizado segundo os RBACs 121 ou 135.

Feitas essas considerações, o parágrafo foi reescrito, buscando deixar mais claro seu objetivo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 419

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1011

(b) As especificações administrativas, autorizações e aprovações requeridas por esta Subparte são emitidas para, e somente em nome do administrador de programa, como representante da coletividade dos cotistas. As especificações administrativas, autorizações e aprovações não são afetadas por nenhuma alteração na cota de uma aeronave do programa, desde que a aeronave permaneça sendo uma aeronave do mesmo programa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1011

(b) As especificações administrativas, autorizações e aprovações requeridas por esta Subparte são emitidas para, e somente em nome do, administrador de programa, como representante da coletividade dos cotistas. As especificações administrativas, autorizações e aprovações não são afetadas por nenhuma alteração na cota de uma aeronave do programa, desde que a aeronave permaneça sendo uma aeronave do mesmo programa.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial: inclusão de vírgula após “e somente em nome do”, de forma a separar o trecho do restante do texto. Entendo que as vírgulas, antes e depois, poderiam ser retiradas. No entanto, uma vez que a minuta propôs a primeira vírgula, no início do trecho, entendo que deveria haver também uma vírgula ao final do trecho.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 420

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações

(a) Cada cotista no controle operacional de um voo do programa é o responsável final pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo. Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando o cotista delega o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou confia nos conhecimentos do administrador de programa, ambos são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações

(a) Cada cotista diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas, no controle operacional de um voo do programa é o responsável final pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo. Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando o cotista delega o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou confia nos conhecimentos do administrador de programa, ambos são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 421

Colaboradores: Marguerita Coelho Toledo, Antonio Donizeti Savio

Instituição: Líder Táxi Aéreo SA– Air Brasil

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

91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações

(a) Cada cotista no controle operacional de um voo do programa é o responsável final pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo. Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando o cotista delega o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou confia nos conhecimentos do administrador de programa, ambos são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações

(a) **Todos os cotistas são os responsáveis finais** pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo, **devendo ser inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro como operadores e exploradores da aeronave**. Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa, **que deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro como operador e explorador da aeronave**, e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando **os cotistas delegam** o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou **confiam** nos conhecimentos do administrador de programa, **todos** são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565/86) estabelece que:

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;
III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;
IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação. (Grifou-se!)

Verifica-se, pois, que deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro o operador ou explorador de aeronave, que, no caso dos serviços aéreos privados, deverá ser o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos.

A definição legal do operador ou explorador é de suma importância para que seja delimitada a responsabilidade civil em relação a passageiros tripulante e terceiros daquele que conduz uma aeronave.

Assim, viola os preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565/86) o texto que estabelece que, no compartilhamento de aeronaves, a cada voo será estabelecido um operador distinto, sem a devida inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro, sendo definido operador como simplesmente aquele cotista no controle operacional de um voo do programa. Por exemplo, no caso de apuração de responsabilidade civil do operador, no caso de um acidente, como o terceiro prejudicado terá conhecimento de quem será o operador eventual causador do acidente, se o seu nome não está inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro ?

Há de ser ajustado o texto proposto para prever que todos os quotistas deverão constar como exploradores/operadores da aeronave compartilhada, sendo inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro, bem como deverão assumir a responsabilidade civil pela operação, independentemente do voo estar ou não sendo conduzido em benefício de um determinado cotista.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 422

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1013

(a)(3) o risco de responsabilidade civil, administrativa e/ou penal no evento de ocorrência relacionada ao voo que cause ferimentos pessoais ou danos à propriedade.

(c) Cada administrador de programa deve assegurar-se de que cada cotista ou seu representante tenha acesso à declaração de aceitação de tais cotistas de aeronave do programa. Cada administrador de programa deve assegurar-se que a ANAC tenha acesso às declarações de aceitação de todos os cotistas de aeronaves do programa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1013

(a)(3) o risco de responsabilidade civil, administrativa e/ou penal no evento de ocorrência relacionada ao voo que cause ferimentos pessoais ou danos a propriedades.

(c) Cada administrador de programa deve assegurar-se de que cada cotista ou seu representante tenha acesso à declaração de aceitação de tais cotistas de aeronave do programa. Cada administrador de programa deve assegurar-se de que a ANAC tenha acesso às declarações de aceitação de todos os cotistas de aeronaves do programa.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajustes editoriais:

- Em (a)(3), foi retirada a crase e colocado “propriedades”, no plural, de forma a deixar mais claro que não se trata de uma propriedade específica. O texto trata do dano a qualquer pessoa e a qualquer propriedade, incluindo, por exemplo, terceiros em solo.

- Em (c), foi utilizado “assegurar-se de que” na segunda frase, da mesma forma que já era utilizado na primeira.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 423

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1015

(a)

(1) uma lista atualizada de todos os cotistas e dos tipos, números de série e marcas de nacionalidade e registro das aeronaves;

(4) as autorizações para um programa de inspeções aprovado segundo a seção 91.1109 deste Regulamento, incluindo o tipo de aeronave, número de série e marcas de nacionalidade e matrícula e números de série de cada aeronave a ser operada segundo o programa. É vedado conduzir qualquer voo do programa utilizando uma aeronave não listada;

(6) a localização específica da base principal de operações do administrador de programa e, se diferente, o endereço que serve como ponto primário de contato para correspondência entre a ANAC e o administrador de programa e o nome e endereço postal do agente de serviços do administrador de programa;

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

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1015

(a)

(1) uma lista atualizada de todos os cotistas e dos tipos, números de série e marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves;

(4) as autorizações para um programa de inspeções aprovado segundo a seção 91.1109 deste Regulamento, incluindo o tipo de aeronave, número de série e marcas de nacionalidade e matrícula cada aeronave a ser operada segundo o programa. É vedado conduzir qualquer voo do programa utilizando uma aeronave não listada;

(6) a localização específica da base principal de operações do administrador de programa e, se diferente, o endereço que serve como ponto primário de contato para correspondência entre a ANAC e o administrador de programa e o nome e endereço postal do representante do administrador de programa;

(6)-I a localização específica da base principal de manutenção do administrador de programa;

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

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(a)(1)

“Marcas de nacionalidade e matrícula”, em lugar de “marcas de nacionalidade e registro”.

(a)(4)

“Números de série” estava repetido.

(a)(6)

Entendo que não fica claro o uso da expressão “agente de serviço”. Creio que uma melhor tradução para “agent of service” seria “representante” ou ainda “procurador”.

(a)(6)-I

Foi incluído um parágrafo adicional para exigir a inclusão da base principal de manutenção nas especificações administrativas, em adição à base principal de operações.

Observo que o texto do FAR 91.1015(a)(6) é similar ao do FAR 119.49(a)(1), ao se referir somente à base principal de operações.

No RBAC 119.49(a)(1), utilizamos apenas “localização específica da sede operacional”. No entanto, a IAC 119-1003 e a prática estabelecem que a EO contenha também os dados da base principal de manutenção.

O assunto poderia ser mantido somente no âmbito do RBAC 91.1015(a)(1), como “qualquer outra informação que a ANAC considere necessária”. Porém, tendo-se, de antemão, uma decisão de que a base principal de manutenção deva ser incluída nas especificações administrativas (se for realmente este o caso), entendo que é mais adequado citá-lo no regulamento do que deixar o assunto em aberto – o que implicaria em despadronização das especificações administrativas a serem emitidas.

(d)

Foi retirada a expressão “sede operacional”. O FAR utiliza “principal base of operations” and “main operations base”, que foram traduzidos como “base principal de operações” e “sede operacional”. No entanto, não há definições desses termos no RBAC 91 ou no RBAC 01. Há definições no RBAC 119, porém, embora se trate de expressões distintas, o RBAC 119 estabelece que devem ser o mesmo local.

“Para os fins deste regulamento, [a base principal de operações] deve ser a sede operacional citada em documentação da Superintendência de Serviços Aéreos da ANAC (ANAC-SSA).”

“Para os objetivos deste regulamento, a Sede Operacional citada em documentação da ANAC-SSA deve ser a base principal de operações como definida nesta seção.”

Assim, proponho que o RBAC 91 não reproduza os dois termos constantes no RBAC 119, referindo-se apenas a “base principal de operações”. O RBAC 91 não possui outras ocorrências de “sede operacional”.

Destaco o seguinte trecho da NPRM que propôs o FAR 119, expondo o conceito de “principal base of operations” e “main operations base” para o FAA:

“Section 119.47--Maintaining a principal base of operations, main operations base, and main maintenance base; change of address. Proposed Sec. 119.47 requires that a certificate holder maintain a principal base of operations and also allows it to establish a main operations and main maintenance base. “Principal base of operations” is defined in Sec. 119.3 as “the primary operating location of a certificate holder as established by the certificate holder.” Air carriers with large operations may have other bases located with or separate from the principal base of operations. The FAA proposes to refer to these bases as “main operations base” and “main maintenance base”.”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 424

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1017

(b)(2) a ANAC estabelecerá um prazo razoável e não inferior a sete dias, dentro do qual o administrador de programa pode submeter por escrito informações, pontos de vista e argumentação a respeito da emenda;

(b)(4)(ii) o administrador de programa solicite a reconsideração da emenda segundo o parágrafo (d) desta seção.

(c)(3) após considerar todo o material apresentado, a ANAC notificará ao administrador de programa sobre:

(i) a adoção da emenda solicitada;

(ii) a adoção parcial da emenda solicitada; ou

(iii) o indeferimento da solicitação de emenda. Neste caso, administrador de programa poderá apresentar recurso para reconsideração do indeferimento de acordo com o parágrafo (d) desta seção; e

(d) (3) uma solicitação de reconsideração, se apresentada dentro do prazo de 30 dias, suspende a efetividade de qualquer emenda adotada pela ANAC, salvo se a ANAC considerar, de forma justificada, em acordo com o parágrafo (e) desta seção, que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata para eliminação de risco inaceitável à segurança operacional;

(e) (1) poderá tornar a emenda efetiva a emenda às especificações administrativas no dia em que o administrador de programa receber a notificação da ANAC, sem levar em conta o prazo disposto no parágrafo (b)(4) desta seção; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1017

(b)(2) a ANAC estabelecerá um prazo razoável e não inferior a sete dias, dentro do qual o administrador de programa pode submeter por escrito informações, pontos de vista e argumentação a respeito da emenda;

(b)(4)(ii) o administrador de programa solicitar a reconsideração da emenda segundo o parágrafo (d) desta seção.

(c)(3) após considerar todo o material apresentado, a ANAC notificará ao administrador de programa sobre:

(i) a adoção da emenda solicitada;

(ii) a adoção parcial da emenda solicitada. Neste caso, administrador de programa poderá apresentar recurso para reconsideração do indeferimento parcial de acordo com o parágrafo (d) desta seção; ou

(iii) o indeferimento da solicitação de emenda. Neste caso, administrador de programa poderá apresentar recurso para reconsideração do indeferimento de acordo com o parágrafo (d) desta seção; e

(d) (3) uma solicitação de reconsideração, se apresentada dentro do prazo de 30 dias, suspende a efetividade de qualquer emenda emitida pela ANAC, salvo se a ANAC considerar, de forma justificada, em acordo com o parágrafo (e) desta seção, que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata para eliminação de risco inaceitável à segurança operacional;

(e) (1) poderá tornar efetiva a emenda às especificações administrativas no dia em que o administrador de programa receber a notificação da ANAC, sem levar em conta o prazo previsto no parágrafo (b)(4) desta seção; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correções/ajustes editoriais:

- Em (b)(2), “argumentação”
- Em (b)(4)(ii), “salvo se ... solicitar” em lugar de “solicite”. Alinhamento ao “considerar” de (b)(4)(i)
- Em (c)(3)(ii), incluída observação de que o administrador também pode apresentar recurso contra uma decisão de indeferimento parcial (adoção parcial da emenda), conforme constante em (d)(1): “após receber a notificação da ANAC com relação ao indeferimento total ou parcial de sua solicitação de emenda”
- Em (d)(3), considero que não é adequado tratar a emenda a uma especificação operativa como “adotada” pela ANAC (especialmente quando a emenda não foi emitida na forma solicitada pelo administrador). A emenda é emitida pela ANAC.
- Em (e)(1), há repetição de “a emenda”. Ainda, é necessário corrigir “administrativas” e “dosposto”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 425

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1019

(a) A qualquer tempo ou lugar a ANAC poderá realizar inspeções ou vistorias, outras que não uma inspeções em rota, para verificar a conformidade de um administrador de programa segundo esta subparte às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(b)(2) permitir que a ANAC realize qualquer inspeção ou vistoria, outra que não inspeção em rota, para verificar a conformidade às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das especificações administrativas ou parte delas/administrador de programa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1019

(a) A qualquer tempo ou lugar a ANAC poderá realizar inspeções ou vistorias para verificar a conformidade de um administrador de programa segundo esta subparte às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(b)(2) permitir que a ANAC realize qualquer inspeção ou vistoria para verificar a conformidade às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das suas especificações administrativas ou de parte delas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(a) e (b)(2)

Entendo que não há razão para limitar as prerrogativas da ANAC quanto à realização de inspeções em rota. Concordo que tais inspeções normalmente não serão utilizadas, como atualmente não são realizadas para inspeções em rota sob o RBAC 135 (embora sejam previstas na lei de criação da ANAC, taxas para “voo de acompanhamento de operações – acompanhamento de empresa, 135”). No entanto, não vejo razão para limitar tais prerrogativas por regulamento, o que não é feito, por exemplo, para o RBAC 135.

Caso o requisito seja mantido, sugiro ainda assim corrigir o trecho “, outras que não uma inspeções em rota” para “, outras que não inspeções em rota”.

(e)

Corrigido erro editorial ao final da frase, retirando “administrador de programa”. O texto foi adaptado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 426
Colaborador: Carlos Montino de Oliveira
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1019 Inspeções e vistorias (e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das especificações administrativas ou parte delas do administrador de programa.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das especificações administrativas ou parte delas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ininteligível e mal escrito. Não se sabe ao certo o que se pretende com esse texto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 427
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1025 (b) cópias das especificações administrativas do administrador de programa ou informações apropriadas delas extraídas, incluindo área de operações autorizada, categoria e classe (ou tipo) de aeronaves autorizadas, total de tripulantes e tipos de operações autorizadas; (h) procedimentos segundo 91.213 para a liberação e continuação do voo se qualquer item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou inutilizado em rota; (i) procedimentos para reabastecer aeronaves, eliminar contaminação do combustível, proteger contra fogo (incluindo proteção eletrostática), e supervisionar e proteger passageiros durante reabastecimentos; (j) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando durante as informações previstas na seção 91.1035 deste Regulamento; (p) (1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1025 (b) cópias das especificações administrativas do administrador de programa ou informações apropriadas delas extraídas, incluindo área de operações autorizada, modelos de aeronaves autorizadas, composição mínima da tripulação e tipos de operações autorizadas; (h) procedimentos segundo 91.213 para a liberação e continuação do voo se qualquer item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou inutilizável em rota; (i) procedimentos para reabastecer aeronaves, eliminar contaminação do combustível, proteger contra fogo (incluindo proteção eletrostática) e supervisionar e proteger passageiros durante reabastecimentos; (j) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando durante os avisos previstos na seção 91.1035 deste Regulamento; (p) (1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
(b) Não é necessário colocar no manual o “total de tripulantes”, que é um número bastante variável no tempo e sem utilidade para as operações. Entendo que uma melhor tradução para “crew complements” seria “composição da tripulação”, entendida, aqui, como “composição mínima da tripulação”. Ainda, entendo que mais relevante do que especificar a categoria e classe (ou tipo) das aeronaves (aspectos relativos a habilitação, somente), seria especificar os modelos de aeronaves autorizadas. Por exemplo, informações operacionais constantes no manual (por exemplo, manifesto de carga) variam entre dois modelos, mesmo que requeiram a mesma habilitação de classe. Isto ainda se justifica porque as habilitações exigidas para cada aeronave não são informações constantes nas especificações administrativas.

Observo que o 91.1015(a)(1) requer que os “tipos da aeronave” (entendido como “modelo das aeronaves”) sejam listados nas especificações administrativas.

(h)

Troca de “inutilizado” para “inutilizável”, pois se trata da característica do equipamento que o impede de ser utilizado (O dicionário define “inutilizável como “Que não se pode ou não se consegue utilizar”: <http://priberam.pt/dlpo/inutiliz%C3%A1vel>). Por exemplo, o RBAC 135 utiliza “inaceitável”.

(i)

Ajuste editorial: retirar vírgula antes de “e”. O último elemento da lista “supervisionar e proteger passageiros durante reabastecimentos” não precisa ser antecedido de vírgula (diferentemente do inglês)

(j)

“Durante as informações previstas” não fica um texto claro, sendo sugerido uso de “durante os avisos previstos”

(p)(1)

Correção de “referências”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 428

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[Não é abordada uma eventual necessidade de declaração de conformidade]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1026 Declaração de conformidade

O administrador de programa deve elaborar e manter atualizada uma declaração de conformidade. Essa declaração de conformidade deve ser uma listagem completa de todas as seções e requisitos do RBAC 91, com o correspondente método de conformidade a ser adotado por ele ou uma indicação de que o requisito não lhe seja aplicável.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para operadores certificados pelo RBAC 119, a ANAC incluiu o requisito da declaração de conformidades no RBAC 119.35(a)(3). No âmbito do FAA, este requisito não consta no FAR 119. Lá, a declaração de conformidade só consta na AC 120-49, item 5.m.

Da mesma forma, para administradores de programa, não consta na subparte K do FAR 91 um requisito. Mas consta declaração de conformidade na AC 91-84 (item 303.i), que detalha o processo de “certificação” de um administrador de programa de propriedade compartilhada.

Por paralelismo, entendo que a ANAC, caso queira exigir uma declaração de conformidade dos administradores de programa, deveria estabelecer tal requisito no regulamento.

Caso se concorde que o requisito deve constar no regulamento, penso que poderia ser incluído em 91.1014(a) ou em uma nova seção, como em 91.1026. Uma vez que a declaração de conformidade deveria ser atualizada ao longo da operação do programa de propriedade compartilhada (pela alteração das especificações administrativas) – como consta na IS 119-001 ou 119-004, para operadores certificados pelo RBAC 119 –, penso que é mais adequado incluir o requisito como uma seção a parte, junto dos requisitos de manuais do administrador.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 429

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1027

(a)

(3)

(iv) os deveres atuais do piloto e a data em que o piloto foi designado para tais deveres;

(v) a data de validade e a classe do CMA do piloto;

(vi) a data e o resultado de cada exame de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por esta subparte e o tipo de aeronave voada durante cada exame;

(vii) as horas de voo de cada piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 7183, de 05/04/84 (Lei do Aeronauta);

(4)

(ii) data e resultado dos treinamentos requeridos pela seção 91.1063 deste Regulamento, como aplicável; e

(b) Cada administrador de programa deve conservar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção por pelo menos 6 meses e cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção por pelo menos 12 meses. Quando uma pessoa vinculada não for mais vinculado ou afiliado do administrador de programa ou do cotista, cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção deve ser conservado por pelo menos 12 meses após o afastamento da pessoa.

(c) (8) a identificação dos tripulantes e a designação da posição de cada um deles.

(d) O piloto em comando de uma aeronave para a qual é requerido que um manifesto de carga seja preparado deve transportar uma cópia desse manifesto na aeronave até seu destino. O administrador de programa deve conservar cópias dos manifestos de carga por pelo menos 30 dias em sua base principal de operações ou em qualquer outra localidade utilizada por ele a aprovada pela ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1027

(a)

(3)

(iv) as funções atuais do piloto e a data em que o piloto foi designado para tais funções. As funções do piloto como tripulante devem ser detalhadas, pelo menos, quanto ao tipo de operação (VFR/IFR), à função a bordo e ao modelo de aeronave;

(v) a data de emissão e a classe do CMA do piloto;

(vi) fichas de avaliação de piloto referentes a cada exame de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por esta subparte, incluindo a data, o resultado e o tipo de aeronave voada durante cada exame;

(vii) os registros de jornada de trabalho e o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 7183, de 05/04/84 (Lei do Aeronauta);

(4)

(ii) data e resultado dos treinamentos e exames requeridos por este Regulamento; e

(b) Cada administrador de programa deve conservar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção por pelo menos 6 meses e cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção por pelo menos 5 anos, inclusive para tripulantes não mais vinculados ao administrador de programa ou ao cotista.

(c) Cada administrador de programa é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duas vias que contenha informações concernentes ao carregamento de uma aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem, deve ser assinado pelo responsável por suas informações e deve incluir:

(8) a identificação dos tripulantes e a designação da função de cada um deles; e

(9) data do voo.

(d) O piloto em comando deve transportar uma cópia desse manifesto na aeronave até seu destino. A outra cópia deve ser mantida em solo pelo menos até o final do voo. O administrador de programa deve conservar cópias dos manifestos de carga por pelo menos 90 dias em sua base principal de operações ou em qualquer outra localidade utilizada por ele a aprovada pela ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(a)(3)(iv)

Sugiro usar “funções” em vez de “deveres”. Entendo que a intenção do regulamento é ter o registro de quando o piloto passou a atuar como segundo em comando ou como piloto em comando, que são funções a bordo.

No RBAC 135.63, se utiliza “funções”.

Ainda, sugiro especificar melhor o que se espera ver especificado referente a cada função. Por exemplo, um piloto pode operar como piloto em comando de uma aeronave e como segundo em comando de outra aeronave. Para a fiscalização do registro, é importante que o registro detalhe, pelo menos, a função a bordo, a aeronave e o tipo de operação (VFR/IFR).

O tipo de operação permite avaliar se o exame de proficiência em voo por instrumentos é requerido para aquele piloto.

(a)(3)(v)

Uso de “data de emissão” em vez de “data de validade”, conforme RBAC 135.63.

A data de emissão é a informação mais primária, a partir da qual, utilizando-se as validades estabelecidas no RBAC 61, chega-se à data de validade. Caso seja registrada apenas a data de validade, perde-se a informação primária.

(a)(3)(vi)

Na prática, o regulado arquiva a FAP no file do tripulante. Portanto, o regulamento pode deixar explícito que é requerido que a FAP conste no file do tripulante e mencionar que as informações listadas na minuta (data, resultado e aeronave voada) constarão na FAP.

(a)(3)(vii)

Segundo interpretação do FAR 135, o requisito apenas exige número de horas, não sendo obrigação da empresa aérea, lá, apresentar dados mais detalhados da jornada do tripulante (sendo, de qualquer forma, seu dever atender aos requisitos de jornada, ainda que não registrados no file do tripulante). Vide interpretação em:

[http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/agc/pol_adjudication/agc200/interpretations/data/interps/2014/gallup%20%20-%20\(2014\)%20legal%20interpretation.pdf](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/agc/pol_adjudication/agc200/interpretations/data/interps/2014/gallup%20%20-%20(2014)%20legal%20interpretation.pdf)

Entendo que se deve exigir, de forma mais ampla, registro das jornadas do piloto, podendo-se cobrar o requisito de forma semelhante ao da papeleta individual de horário de serviço externo, cobrado de operadores de táxi aéreo. Observo que, enquanto para os operadores de táxi aéreo, o requisito pode ser cobrado com base na Portaria Interministerial 3016/88, mesmo não constando no RBAC 135, para operadores de propriedade compartilhada, aos quais a portaria não se aplica, não poderia ser cobrado registro adicional ao do próprio RBAC 91. Portanto, incluir requisitos mais amplos é o meio para a ANAC garantir que deverão ser produzidos registros mínimos que permitam a fiscalização de vários aspectos da jornada do aeronauta – e não só as horas de voo.

(a)(4)(ii)

Inclui, além dos treinamentos, os exames.

A seção 91.1063 não traz requisitos de treinamento, apenas faz referência às seções que de fato estabelecem tais requisitos (91.1065 a 91.1107), além de trazer definições.

Assim, proponho retirar essa referência, que pode ser substituída somente por “este Regulamento” ou ao conjunto de seções.

Entendo que, como solução alternativa, se poderia cobrar, para o registro de comissários, outros itens que a minuta estabelece apenas para os registros dos pilotos, como licenças e habilitações, CMA e registro de jornada.

(b)

O texto do FAR 91.1027(b) é baseado no do FAR 135.63(b).

O RBAC 135, diferentemente do FAR 135.63(b) amplia o prazo de registro dos tripulantes para 5 anos. Entendo que este prazo pode ser utilizado também para as operações de propriedade compartilhada.

Ainda, entendo que não há razão para incluir uma outra frase para tratar dos tripulantes não mais vinculados, se a intenção é estabelecer, para eles, o mesmo prazo. No máximo, a diferença seria na data de início da contagem do prazo (a realização do treinamento, para os tripulantes na ativa; e a dispensa do tripulante, para os que não estão mais ativos). No entanto, isso implicaria em armazenar por mais tempo os registros dos tripulantes que não estão mais vinculados, pois cronologicamente, primeiro ele realiza o último treinamento pelo programa, para só então ser desvinculado do programa.

No entanto, foi mantida menção aos tripulantes não mais vinculados, como forma de frisar que o requisito também se aplica a eles.

Caso a estrutura não seja alterada, sugiro alterar a frase para “Quando tripulante não for mais vinculado ou afiliado...”, pois o texto atual, com “pessoa”, traz adjetivos tanto no masculino quanto no feminino.

Foi também retirado o termo “afiliado”, pois não é claro que o diferenciaria de “vinculado”. Entendo que, de qualquer forma, o requisito se aplica aos tripulantes utilizados pelo operador, não importando como se dá o vínculo.

(c)

Em (c)(8), utilização de “função” em lugar de “posição”, como proposto em (a)(3)(iv).

Ainda, em (c), foi incluída exigência de assinatura do manifesto, e em (c)(9) foi incluída a data do voo, conforme já havia sido sugerido para o RBAC 135.63.

(d)

Foi retirado o trecho “de uma aeronave para a qual é requerido que um manifesto de carga seja preparado”, pois o parágrafo (c) requer o manifesto de carga para todos os voos. O texto, no FAR, foi copiado do FAR 135, para o qual apenas é requerido manifesto de aeronaves multimotoras.

Também sugiro alinhar o prazo de armazenamento do diário de bordo ao requerido para o RBAC 135, em 90 dias em vez dos 30 dias. Observo que, no FAR, também é utilizado o mesmo prazo nos dois casos (porém, lá, o prazo é de 30 dias).

Por fim, conforme sugerido para o RBAC 135.63, foi especificado que, além da cópia levada a bordo, deve ser mantida uma cópia em solo até o final do voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 430

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1027 Conservação de Registros

(c) Cada administrador de programa é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duas vias que contenha informações concernentes ao carregamento de uma aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1027 Conservação de Registros

(c) Cada administrador de programa é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duas vias, ou através de meios digitais, que contenha informações concernentes ao carregamento de uma aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aplicação das práticas atuais de EFP (Eletronic flight pack)

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 431

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1027 Conservação de Registros

(e) Cada administrador de programa é responsável pelo fornecimento de uma declaração escrita especificando o nome da entidade com controle operacional de um voo e o RBAC segundo o qual o voo está sendo operado. O piloto em comando da aeronave deve ter consigo uma cópia desse documento até o destino do voo. O administrador de programa deve conservar uma cópia do documento por pelo menos 30 dias em sua base principal de operações ou em outra localidade utilizada por ele e aprovada pela ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1027 Conservação de Registros

(e) Cada administrador de programa é responsável pelo fornecimento de uma declaração escrita especificando o nome da entidade com controle operacional de um voo e o RBAC segundo o qual o voo está sendo operado. O piloto em comando da aeronave deve ter consigo uma cópia em papel ou digital desse documento até o destino do voo. O administrador de programa deve conservar uma cópia do documento por pelo menos 30 dias em sua base principal de operações ou em outra localidade utilizada por ele e aprovada pela ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aplicação das práticas atuais de EFP (Eletronic flight pack)

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 432

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1029

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada administrador de programa deve possuir procedimentos adequados estabelecidos para localizar cada voo, para o qual não foi apresentado um plano de voo aos órgãos de tráfego aéreo, que:

(3) proporcione ao administrador de programa a localização, data e hora estimada para restabelecimento de comunicações de rádio ou telefônicas caso o voo opere em áreas onde as comunicações não podem ser mantidas.

(d) Os requisitos de localização de voo do parágrafo (b) desta seção não se aplicam a voos para os quais foi preenchido plano de voo e esse plano de voo for cancelado dentro de 25 milhas marítimas do aeródromo de destino.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1029

(b) Cada administrador de programa deve possuir procedimentos adequados estabelecidos para localizar cada voo para o qual não foi apresentado um plano de voo aos órgãos de tráfego aéreo que:

(3) proporcione ao administrador de programa a localização, data e hora estimada para restabelecimento de comunicações de rádio ou telefônicas caso o voo opere em áreas onde as comunicações não podem ser mantidas.

(d) [reservado]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- retirada de vírgulas em (b), para caracterizar uma oração subordinada adjetiva restritiva (e não explicativa), pois ela limita quais são os voos aos quais o requisito se aplica (apenas aqueles para os quais não foi apresentado plano de voo).
- correção de “o o voo” em (b)(3).

A suposta exceção tratada no parágrafo (d) não representa, de fato, uma exceção.

Pelo parágrafo (b), os procedimentos só devem ser estabelecidos para voos para os quais não foi apresentado um plano de voo. Porém, a situação do parágrafo (d) prevê o preenchimento do plano de voo, que só é cancelado a 25 milhas do aeródromo de destino. Assim, independentemente do que ocorreu depois, se um plano de voo foi apresentado, não é necessário que o administrador tenha tais procedimentos.

Assim, foi proposto reservar o parágrafo (d) e retirar a exceção no parágrafo (b).

Solução alternativa

É possível que o objetivo da regra seja garantir que o administrador tenha procedimentos para todos os voos que, ao menos em parte, não sejam realizados de acordo com um plano de voo. Assim, se for apresentado um plano de voo e este for cancelado durante o voo, seria exigido que o administrador executasse seus procedimentos. A exceção, no parágrafo (d), seria o caso em que o cancelamento é feito apenas a 25 milhas do aeródromo de destino.

Esta interpretação estaria em acordo com o objetivo do regulamento, de haver procedimentos quando o voo (ou parte dele) não for conduzida de acordo com plano de voo, de forma a exigir do administrador que mantenha informações sobre o voo que, de outra forma, poderiam ser obtidas junto aos órgãos de tráfego aéreo.

No entanto, entendo que, para esta interpretação ser possível, é preciso deixar claro que a aplicabilidade do parágrafo (b) não é baseada na apresentação do plano de voo, mas na existência do plano de voo para todo o voo. Nessa solução alternativa, portanto, o texto seria:

“91.1029

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada administrador de programa deve possuir procedimentos adequados estabelecidos para localizar cada voo que não for inteiramente realizado com base em um plano de voo apresentado aos órgãos de tráfego aéreo que:

(d) Os requisitos de localização de voo do parágrafo (b) desta seção não se aplicam a voos para os quais foi preenchido plano de voo se esse plano de voo for cancelado dentro de 25 milhas marítimas do aeródromo de destino.”

Foi alterado o texto de “e esse plano de voo for cancelado” para “se esse plano de voo for cancelado”, para justificar a conjugação do verbo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 433

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1035

(a)(1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que é proibido fumar nos lavatórios, e que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes;

(6) procedimento para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.509 deste Regulamento;

(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando de uma aeronave em um voo do programa deve assegurar-se que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída se ocorrer uma emergência e que o atendente dessa pessoa, se houver, recebeu instruções sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa à qual tais instruções tenham sido dadas em uma etapa prévia do mesmo voo na mesma aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1035

(a)(1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios;

(6) procedimento para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.231 deste Regulamento;

(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando de uma aeronave em um voo do programa deve assegurar-se de que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída se ocorrer uma emergência e que o assistente dessa pessoa, se houver, recebeu instruções sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa à qual tais instruções tenham sido dadas em uma etapa prévia do mesmo voo na mesma aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em (a)(1), foi reposicionado o trecho “que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes”, de forma a separar mais claramente o que os passageiros devem atender e o que é proibido.

O texto poderia ser ainda mais simplificado para “exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos, aos placares de não fumar e às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios”.

Em (a)(6), foi alterada a referência de 91.509 para 91.231, em razão da movimentação dos requisitos dessa seção.

Em (b), foi utilizado o termo “assistente” em vez de “atendente”, em alinhamento ao texto do RBAC 135.117(b).

Também foi utilizado “assegurar-se de que”, em conformidade com outros trechos do regulamento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 434

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.1037 (c) (2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 80% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas: (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, possa executar um pouso completo em 80% do comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.1037 (c) (2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso), permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 80% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assumem-se as seguintes premissas: (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, puder executar um pouso completo em 80% do comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Ajustes editoriais: - em (c)(2), uso de vírgula antes de “permitir”, para separar todo o trecho “considerando... horário de pouso”; - em (c)(2), uso de plural em “assumem-se as seguintes premissas”, pois equivale a “as seguintes premissas são assumidas”. - em (d), correção do verbo: “se o avião ... puder executar” em lugar de “se o avião ... possa executar”	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.	

Contribuição nº 435	
Colaborador: Rogério Andrade de Sá	
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (3) A operação for autorizada pelas especificações administrativas (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, possa executar um pouso completo em 80% do comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (3) A operação for autorizada pelas especificações administrativas (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, possa executar um pouso completo no comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Respeito as limitações dos manuais de cada aeronave já garante uma operação segura. Adicionalmente o comprimento médio dos aeródromos brasileiros inviabilizaria a operação de boa parte dos modelos de avião categoria transporte com motores a turbina a uma quantidade relevante de destinos, caso essa restrição fosse aplicada.	

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 436

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1037 Avião categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa
(3) A operação for autorizada pelas especificações administrativas
(e) Somente é permitido decolar um avião com motor à reação quando apropriadas informações ou previsões meteorológicas, ou qualquer combinação delas, indicarem que as pistas no aeródromo de destino podem estar molhadas ou escorregadias no horário de chegada, se o comprimento efetivo da pista no aeródromo de destino for pelo menos 115% do comprimento de pista requerido nos parágrafos (b) e (c) desta seção, ou então se uma distância menor de pouso (não inferior à requerida pelos parágrafos (b) ou (c) desta seção) tiver sido aprovada para o modelo e tipo específico, baseando-se na demonstração de técnicas reais de pouso em pistas molhadas, e incluída no manual de voo aprovado da aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1037 Avião categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa
(3) A operação for autorizada pelas especificações administrativas
(e) Somente é permitido decolar um avião com motor à reação quando apropriadas informações ou previsões meteorológicas, ou qualquer combinação delas, indicarem que as pistas no aeródromo de destino podem estar molhadas ou escorregadias no horário de chegada, se o comprimento efetivo da pista no aeródromo de destino for igual ou maior para uma parada segura da aeronave segundo seu manual de voo aprovado pelo fabricante em operações de pistas molhadas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Respeito as limitações dos manuais de cada aeronave já garante uma operação segura. Adicionalmente o comprimento médio dos aeródromos brasileiros inviabilizaria a operação de boa parte dos modelos de avião categoria transporte com motores a turbina a uma quantidade relevante de destinos, caso essa restrição fosse aplicada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 437

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1037 Avião categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa
(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitida a decolagem de um avião categoria transporte com motores a turbina para um voo do programa se o seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 60% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1037 Avião categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa
(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitida a decolagem de um avião categoria transporte com motores a turbina para um voo do programa se o seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro do comprimento efetivo de cada pista, conforme descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Respeito as limitações dos manuais de cada aeronave já garante uma operação segura. Adicionalmente o comprimento médio dos aeródromos brasileiros inviabilizaria a operação de boa parte dos modelos de avião categoria transporte com motores a turbina a uma quantidade relevante de destinos, caso essa restrição fosse aplicada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 438

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (c) (2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 80% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (c) (2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Respeito as limitações dos manuais de cada aeronave já garante uma operação segura. Adicionalmente o comprimento médio dos aeródromos brasileiros inviabilizaria a operação de boa parte dos modelos de avião categoria transporte com motores a turbina a uma quantidade relevante de destinos, caso essa restrição fosse aplicada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 439-A

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1039 (a) Somente é permitido a um piloto em uma aeronave do programa operando um voo do programa iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos se:
(1) nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa exista uma estação meteorológica operada pelo Comando da Aeronáutica ou por outro órgão aceito pela ANAC; e
(2) a última informação meteorológica emitida por esta estação inclua um ajuste de altímetro local para o aeródromo de destino. Se não houver ajuste de altímetro local no aeródromo de destino, o piloto pode obter o valor atualizado desse ajuste de altímetro por meio de uma fonte indicada pela estação designada na carta de aproximação do aeródromo de destino.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1039 (a) Somente é permitido a um piloto em uma aeronave do programa operando um voo do programa iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos se:
(1) nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa existir uma estação meteorológica operada pelo Comando da Aeronáutica ou por outro órgão aceito pela ANAC; e

(2) a última informação meteorológica emitida por esta estação incluir um ajuste de altímetro local para o aeródromo de destino. Se não houver ajuste de altímetro local no aeródromo de destino, o piloto pode obter o valor atualizado desse ajuste de altímetro por meio de uma fonte indicada pela estação designada na carta de aproximação do aeródromo de destino.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial: uso de “se ... existir” e “se ... incluir”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 439-B

Colaborador: Breno Lucas Alvarenga

Instituição:

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

91.1039 Decolagem IFR; mínimos de aproximação e de pouso

(a) Somente é permitido a um piloto em uma aeronave do programa operando um voo do programa iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos se:

(1) nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa exista uma estação meteorológica operada pelo Comando da Aeronáutica ou por outro órgão aceito pela ANAC; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa existam difusão das condições meteorológicas; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O DECEA, a SAC e a ANAC, por meio do Grupo de Trabalho Serviços Remotos de Tráfego Aéreo, alinhado com práticas internacionais, têm trabalhado no sentido de implantar serviços remotos de difusão de informações meteorológicas, para permitir a operação IFR em aeródromos que não tenham estes órgãos.

Hoje, de acordo com a ICA 100-1, para operação IFR é obrigatória a existência física de uma estação, com um operador (pessoa) repassando informações como ajuste de altímetro, teto, visibilidade, etc. Porém, muito provavelmente este requisito de existência física já não existirá mais.

Ademais, a redação proposta para o item não reflete idealmente a realidade. O que deve existir, hoje, é o órgão ATS para repassar as informações meteorológicas. Assim, a existência por si só de “estação meteorológica” não satisfaz o racional do requisito pretendido do RBAC, que é a tripulação ter as informações meteorológicas para realizar a aproximação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 440

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1041 Voos de avaliação operacional e testes de validação

(a) O administrador de programa somente pode permitir a operação de uma aeronave a reação ou uma aeronave para a qual os requisitos de certificação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR (se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada em operações segundo este Regulamento) se em adição aos ensaios de certificação, voos de avaliação operacional, aceitáveis pela ANAC, tenham sido voados pelo detentor de certificado:

(1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados;

(2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, simulados ou reais, se voos IFR forem autorizados; e

(3) aproximações um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC.

(b) [Reservado].

(g) A ANAC pode autorizar condições especiais para as avaliações e testes regidos por esta seção se considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a conformidade total com esta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1041 Voos de avaliação operacional e testes de validação

(a) O administrador de programa somente pode permitir a operação de uma aeronave, que não uma aeronave com motor à reação, para a qual os requisitos de certificação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR e que não tenha sido previamente operada por este administrador segundo a Subparte K deste Regulamento, se tiver realizado ao menos 25 horas de voo de avaliação operacional com esse modelo de aeronave, ou aeronave de projeto similar, de forma aceitável pela ANAC, incluindo:

- (1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados;
- (2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, sob condições de voo por instrumento simuladas ou reais, se voos IFR forem autorizados; e
- (3) aproximações em um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC.

(b) O administrador de programa somente pode permitir a operação de uma aeronave com motor à reação se tiver realizado ao menos 25 horas de voo de avaliação operacional com uma aeronave com motor à reação de forma aceitável pela ANAC, incluindo:

- (1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados;
- (2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, sob condições de voo por instrumento simuladas ou reais, se voos IFR forem autorizados; e
- (3) aproximações em um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC.

(g) A ANAC pode autorizar desvios para as avaliações e testes regidos por esta seção se considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a conformidade total com esta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajustes editoriais

- em (a)(2) e (b)(2): os procedimentos de aproximação por instrumentos são reais. Porém, podem ser feitos sob condições simuladas ou reais de voo por instrumentos.
- em (a)(3) e (b)(3): “aproximações em um número”
- o texto da minuta não é claro quando menciona “operações segundo este regulamento”, pois pode dar a entender que se trata de operações segundo o RBHA/RBAC 91, e não necessariamente sob a subparte K

Aplicabilidade direcionada ao operador/administrador

O requisito de avaliação operacional é direcionado ao operador, buscando verificar se o operador é capaz de realizar as operações a que se propõe. Não é um requisito direcionado à aeronave. Assim, é importante deixar claro que os voos de avaliação operacional devem ser realizados quando o operador ainda não realizou voos com aquela aeronave (ou de projeto similar), mesmo que a aeronave já seja operada por outro operador.

No RBAC 135, em que pese possuir texto similar ao proposto para o RBAC 91.1041, o requisito é cobrado quando um regulado inclui uma nova aeronave à qual o requisito se aplica, independentemente de a aeronave ser operada por outro operador ou não, como parte da fase 4 do processo de inclusão de aeronave e seguindo a IAC 119-1002.

Pode ser que a diferença com o FAR tenha sido introduzida, já no RBAC 135, em razão de possível erro de tradução do trecho “if it has not previously proved such an aircraft”, que se refere a “se o operador não testou/provou previamente esta aeronave”, mas que consta no RBAC 135 como “se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada”. O “it”, no texto em inglês, se refere ao operador, direcionando a aplicabilidade do requisito ao operador.

Segue trecho da explicação do FAA na publicação da regra final que inclui a subparte K no RBAC 91:

“Proving tests are necessary to evaluate each applicant’s ability to conduct operations safely and in accordance with the applicable regulations. Proving tests consist of a demonstration of the applicant’s ability to operate and maintain an aircraft new to the operator’s fleet or the applicant’s ability to conduct a particular kind of operation such as part 121 domestic, flag or supplemental. Current Sec. 135.145 requires an applicant to successfully complete proving tests before the FAA may authorize the operation of each type of turbojet aircraft or each type of aircraft for which two pilots are required for operations under visual flight rules (VFR). The FAA disagrees with the comment that proving tests are not efficient or productive. The basic principle is that each company has the responsibility to show that it can operate each aircraft safely and in compliance with the requirements.”

http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument

Tempo de voo

A minuta retira, em relação ao FAR, o requisito sobre a quantidade de horas que devem ser voadas. Proponho incluir tal requisito, para que não seja uma decisão arbitrária da equipe que acompanhará o voo o tempo necessário para tal voo.

Entendo que, ainda que não seja estabelecido o mesmo valor que consta no FAR, de 25 horas, é importante que se estabeleça um valor no regulamento.

Parágrafo (b)

O parágrafo (b), no FAR, tem o objetivo de simplificar a regra para aeronaves a reação, de forma que, para elas, não seria necessário realizar voos de avaliação operacional para cada modelo. Basta que o operador já tenha realizado um voo de avaliação operacional em uma aeronave a reação, para que possa operar outras aeronaves a reação.

Sem esse parágrafo, os aviões a reação são objeto dos mesmos requisitos aplicáveis às demais aeronaves, e um operador precisaria realizar voos de avaliação operacional a cada novo avião a reação incluído na frota.

Utilização do parágrafo (g)

Observo que o parágrafo (g) prevê a possibilidade de a ANAC conceder desvios (embora a minuta tenha usado a expressão “condições especiais”). Assim, em que pese o caráter geral dessa proposta implicar em aumento dos requisitos com relação ao texto da minuta, a ANAC poderia estabelecer as condições específicas que permitiram tais desvios, como o capítulo 8 da IAC 119-1002 e no Order 8900, <http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=8900.1.Vol.3.Ch29.Sec7>).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 441

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1045

(a) aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos ou uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 libras):

(4) um ACAS como requerido pela seção 91.221 deste Regulamento, como aplicável aos aviões especificados naquela seção; e

(b)

(2) um gravador de dados de voo como requerido pela seção 135.152 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;

(4) um ACAS como requerido pela seção 91.221 deste Regulamento, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção; e

(5) como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção:

(i) um equipamento de detecção de trovoadas como requerido pela seção 135.173 do RBAC nº 135; ou

(ii) um radar meteorológico de bordo como requerido pela seção 135.175 do RBAC nº 135.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1045

(a) aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 libras):

(4) [reservado]; e

(b) aviões tendo uma configuração para passageiros de 30 assentos ou menos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e capacidade de carga paga de 3400 kg (7500 libras) ou menos, e qualquer helicóptero (como aplicável):

(2) um gravador de dados de voo como requerido pela seção 135.152 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;

(4) [reservado]; e

(5) como aplicável às aeronaves especificadas nas respectivas seções:

(i) um equipamento de detecção de trovoadas, como requerido pela seção 135.173 do RBAC nº 135; ou

(ii) um radar meteorológico de bordo, como requerido pela seção 135.175 do RBAC nº 135.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Configuração de assentos para passageiros

Em (a) não havia observação quanto à exclusão de assentos para tripulantes. Em (b), havia “exclusão de cada tripulante”.

Foi ajustado o texto de ambos os parágrafos.

ACAS

Em (a)(4) e (b)(4), entendo que é inócuo mencionar os requisitos de ACAS do RBAC 91.221, pois a seção 91.221 já deve ser cumprida pelas aeronaves, independentemente de estarem em um programa de propriedade compartilhada ou não, e não traz qualquer requisito de equipamentos adicionais (que é o título da seção 91.1045).

Assim, proponho deixar os parágrafos reservados.

Caso, porém a proposta de incluir requisitos equivalentes a um standard do Anexo 6 Parte I (e a uma recomendação do Anexo 6 Parte II) em 91.221 não seja, de fato implementada, entendo que haveria razão para se manter nesses parágrafos a referência aos regulamentos específicos, prevendo a possibilidade que tais requisitos fossem futuramente incluídos nos RBAC 121 e 135.

Gravador de dados de voo

Sugiro avaliar se deve ser mencionada também a seção 135.152a, que possui aplicabilidade um pouco distinta da 135.152.

Não foi alterado o texto da proposta acima, pois não me é clara a razão de criação da seção 135.152a, que não consta no FAR 135.

(b)(5)

Ajuste editorial, fazendo menção a “respectivas seções” em (b)(5) e incluindo vírgulas nos subparágrafos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 442

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1047

(b) Somente é permitido ao administrador de programa utilizar uma pessoa a ele vinculada para desempenhar funções ARSO se ele recebeu informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas.

(c) O administrador de programa deve divulgar aos seus cotistas e potenciais cotistas a existência de um programa de exames toxicológicos de substâncias psicoativas (ETSP). Se o administrador de programa implementou um programa de ETSP da empresa, a divulgação do administrador de programa deve incluir o seguinte:

(d) Se uma aeronave do programa for operada em um voo do programa em um aeródromo no qual não esteja disponível pessoal de manutenção sujeito aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção e uma manutenção de emergência for necessária, o administrador de programa pode utilizar pessoas que não atendam os requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção para prover essa manutenção sob as seguintes condições:

(1) o administrador de programa deve notificar a ANAC em até 10 dias após a ocorrência. O administrador de programa deve manter cópias dessas notificações por até 2 anos após o evento; e

(f) Um programa de educação para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas conduzido de acordo com o RBAC nº 120 pode ser utilizado para satisfazer os requisitos expostos nos parágrafos (a) e (b) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1047

(b) Somente é permitido ao administrador de programa utilizar uma pessoa a ele vinculada para desempenhar funções ARSO se ela recebeu informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas.

(c) O administrador de programa deve divulgar aos seus cotistas e potenciais cotistas a existência de um programa de exames toxicológicos de substâncias psicoativas (ETSP), se o administrador de programa implementar um programa de ETSP da empresa. A divulgação do administrador de programa deve incluir o seguinte:

(d) Se uma aeronave do programa for operada em um voo do programa em um aeródromo no qual não esteja disponível pessoal de manutenção sujeito aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção e uma manutenção de emergência for necessária, o administrador de programa pode utilizar pessoas que não atendam aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção para prover essa manutenção sob as seguintes condições:

(1) o administrador de programa deve notificar a ANAC em até 10 dias após a ocorrência. O administrador de programa deve manter cópias dessas notificações por até 2 anos após o evento; e

(f) Ressalvado o parágrafo (a) desta seção, um programa de educação para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas conduzido de acordo com o RBAC nº 120 pode ser utilizado para satisfazer os requisitos expostos nos parágrafos (a) e (b) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajustes editoriais:

- em (b), “se ela recebeu”, pois se refere à pessoa vinculada ao administrador.
- em (d), “atendam aos requisitos”
- em (d)(1), “notificar”

Em (c), a condicional “se o administrador de programa implementou um programa de ETSP da empresa” foi passada à primeira frase, pois a divulgação só é necessária se o operador implementar um programa. Sem isso, a frase da minuta não deixa muito claro se é obrigatório ou não existir tal programa – entendo que não é obrigatório. A segunda frase, na proposta acima, fica apenas com o objetivo de estabelecer como deve se dar a divulgação.

Em (f), entendo que é importante haver a exceção ao parágrafo (a), conforme consta no parágrafo equivalente do FAR, porque o parágrafo (a) exige que o administrador proveja as informações, enquanto o parágrafo (f) permite que tais informações sejam providas de acordo com um programa conduzido de acordo com o RBAC nº 120 (por exemplo, um programa adotado por um operador segundo o RBAC 135 ou 121), ou seja, o parágrafo (f) faz exceção ao requisito do (a). Sobre o assunto, cabe destacar trecho da explicação que acompanhou a proposta quando foi submetida ao público pelo FAA:

“The requirements of Sec. 91.1047(a) and (b) are satisfied if the subject employee has completed the training required under an air carrier drug and alcohol program, regardless of whether that program is operated by the fractional ownership program manager, an affiliated or related company, a subcontractor of the fractional ownership program manager or an unrelated company.”

Disponível

em:

http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rqNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument

Já a exceção ao parágrafo (b), também constante no FAR, entendo que de fato não é necessária, pois o parágrafo (b) exige apenas que o empregado tenha recebido a instrução – não limitando quem deve prover tal instrução.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 443

Colaborador: Antonio Donizeti Sávio

Instituição: Líder Táxi Aéreo SA– Air Brasil

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

91.1049 Pessoal

- (a) O administrador de programa e o cotista devem utilizar nas operações do programa e nas aeronaves do programa tripulantes que atendam o disposto na seção 91.1053 deste Regulamento. O administrador de programa deve manter controle sobre esses tripulantes.
- (b) O administrador de programa deve contratar (direta ou indiretamente) um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:
- (1) número de aeronaves do programa;
 - (2) os tempos de jornada, de voo, de repouso e de folga previstos na Lei do Aeronauta;
 - (3) férias;
 - (4) eficiência operacional;
 - (5) treinamento; e
 - (6) operações com um só piloto, se autorizadas segundo o parágrafo (d) desta seção.
- (c) O administrador de programa deve publicar as escalas de serviço dos tripulantes com antecedência suficiente para atender a Lei do Aeronauta.
- (d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo se de outro modo autorizado pela ANAC.
- (e) O administrador de programa deve assegurar-se de que haja pessoal treinado e qualificado em serviço, disponível, para programar ou liberar voos durante as horas em que a aeronave do programa estiver disponível para operações do programa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1049 Pessoal

- (a) (...)
- (b) O administrador de programa deve contratar, **diretamente, mediante contrato de trabalho**, um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:
- (...)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Embora o compartilhamento de aeronaves seja considerado operação privada, nos termos do RBAC 91, há necessidade de se preservar a segurança de voo e de se evitar a precarização das relações de trabalho. A mera possibilidade de contratação indireta de tripulantes, através de contratos de prestação de serviços com o próprio tripulante ou interposta pessoa jurídica, cooperativas deverá ser coibida e viola a Lei nº 7183/1984. De acordo com o artigo 2º, da Lei nº 7183/1984, não há previsão de contratação de aeronauta que não seja através de contrato de trabalho:

Art. 2º Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras. (Grifou-se!)

Não obstante, a legislação brasileira, incluindo a Lei nº 7183/1984, privilegia a contratação direta de tripulantes, através de celebração de contratos de trabalho com empregadores. A contratação indireta abre caminho para sérias violações ao previsto na Lei nº 7183/1984 e outras normas, que colocam em risco a segurança de voo.

O controle de jornadas de trabalho e de treinamento de aeronautas empregados é essencial para a segurança operacional e deve ser responsabilidade do empregador. A contínua observação de tripulantes por seus empregadores e o cumprimento de seus requisitos de treinamento e condição de saúde são pilares que sustentam a formação do caráter profissional.

Ainda, contratando tripulantes indiretamente o Administrador do Programa não tem o controle da jornada de trabalho com os pilotos que voam em outras empresas, ocorrendo sérios riscos à operação aérea no tocante ao controle de fadiga (jornada de trabalho) da tripulação.

Permitir a contratação indireta não somente violará a legislação pátria, mas, também, oferecerá o risco de permitir que tripulantes com preparo questionável venham a tripular aeronaves, pois não estarão sob a supervisão de pessoal qualificado nas suas seleções.

Profissionais com currículos montados sobre informações falsas poderão trabalhar em aeronaves compartilhadas com alto risco para os usuários desta modalidade de operação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 444

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1049 Pessoal

(d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo se de outro modo autorizado pela ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1049 Pessoal

(d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo aeronaves monomotores ou se de outro modo autorizado pela ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aeronaves de baixa complexidade operacional permitem operação por um único tripulante de forma segura.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 445

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1051

No máximo 90 dias antes de um indivíduo começar a trabalhar como piloto, o administrador de programa deve requerer dele as seguintes informações:

(a) registros da ANAC referentes a:

(1) licença e habilitações associadas válidas;

- (2) classe e validade do certificado médico aeronáutico; e
(3) sumário de ações legais resultantes de violações verificadas pela ANAC; e
(b) registros de todos os empregadores prévios onde o candidato trabalhou como piloto durante os cinco anos que precedem a data do requerimento de emprego. Se alguma dessas empresas estiver falida, os registros devem ser requeridos aos administradores da massa falida. Se um empregador prévio não puder ser encontrado, deve ser documentado que foram feitos todos os esforços possíveis pra obter os registros. Os registros dos empregadores prévios devem incluir, como aplicável:
(1) os registros como membro de tripulação;
(2) os registros referentes ao programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil, se houver;
(3) [reservado];
(4) os registros de requerente que incluam as licenças, habilitações, experiência aeronáutica, e classe e validade do certificado médico aeronáutico.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1051

No máximo 90 dias antes de um indivíduo começar a trabalhar como piloto, o administrador de programa deve requerer dele as seguintes informações:

(a) registros da ANAC referentes a:

- (1) licença e habilitações associadas válidas;
(2) classe e validade do certificado médico aeronáutico; e
(3) sumário de ações legais resultantes de violações verificadas pela ANAC; e

(b) registros de todos os empregadores prévios onde o candidato trabalhou como piloto durante os cinco anos que precedem a data do requerimento de emprego. Se alguma dessas empresas estiver falida, os registros devem ser requeridos aos administradores da massa falida. Se um empregador prévio não puder ser encontrado, deve ser documentado que foram feitos todos os esforços possíveis para obter os registros. Os registros dos empregadores prévios devem incluir, como aplicável:

- (1) os registros como membro de tripulação, incluindo a experiência aeronáutica;
(2) os registros referentes ao programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil, se houver;
(3) [reservado];
(4) [reservado].

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- “para” em lugar de “pra”, que é mais informal.

Entre os requisitos que seriam obtidos com os empregadores anteriores, entendo que não há por que incluir licenças, habilitações e CMA, pois tais informações já são listadas no parágrafo (a). O único requisito de (b)(4) que seria, de fato, obtido junto ao empregador, seria a experiência aeronáutica. No entanto, entendo que esta experiência já seria coberta pelo parágrafo (a)(1), pois a experiência é um resultado compilado dos registros da atuação da pessoa como membro da tripulação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 446

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1053

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode atuar como tripulante em uma aeronave do programa em operações do programa segundo esta subparte se esta pessoa atender aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 61 e do RBHA 63 e possuir a seguinte experiência e habilitações:

(2) para aviões multimotores com motores a turbina, as seguintes licenças e habilitações emitidas pela ANAC:

- (i) piloto em comando: licença de piloto de linha aérea e as habilitações de tipo aplicáveis;
(ii) segundo em comando: licença de piloto comercial, habilitação IFR e habilitações de tipo aplicáveis; e

(b) A ANAC pode autorizar condições alternativas ao parágrafo (a)(1) desta seção se for determinado durante a emissão das especificações administrativas do administrador de programa que os tripulantes possuem experiência comparável e podem desempenhar efetivamente as tarefas associadas à sua posição de acordo com os requisitos dos RBAC aplicáveis. As autorizações

segundo este parágrafo podem ser emitidas após considerações sobre o tamanho e os objetivos da operação, as qualificações do pessoal indicado e as circunstâncias listadas nos parágrafos 91.1055(b)(1) até (b)(5). A ANAC pode, a qualquer tempo, revogar uma autorização emitida segundo este parágrafo, caso entenda que haja uma condição inaceitável de risco à segurança operacional.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1053

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode atuar como tripulante em uma aeronave do programa em operações do programa segundo esta subparte se esta pessoa atender aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 61 e do RBHA 63, ou RBAC que vier a substituí-lo, e possuir a seguinte experiência e habilitações:

(2) para aviões ou aeronaves de sustentação por potência multimotores com motores a turbina, as seguintes licenças e habilitações emitidas pela ANAC:

- (i) piloto em comando: licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e as habilitações de classe ou tipo, conforme aplicável;
- (ii) segundo em comando: licença de piloto comercial, habilitação IFR e as habilitações de classe ou tipo, conforme aplicável; e

(b) A ANAC pode autorizar condições alternativas ao parágrafo (a)(1) desta seção se for determinado durante a emissão das especificações administrativas do administrador de programa que os tripulantes possuem experiência comparável e podem desempenhar efetivamente as tarefas associadas à sua posição de acordo com os requisitos dos RBAC aplicáveis. As autorizações segundo este parágrafo podem ser emitidas após considerações sobre o tamanho e os objetivos da operação, as qualificações do pessoal indicado e as circunstâncias listadas nos parágrafos 91.1055(b)(1) até (b)(3). A ANAC pode, a qualquer tempo, revogar uma autorização emitida segundo este parágrafo, caso entenda que haja uma condição inaceitável de risco à segurança operacional.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Parágrafo (a)

Inclusão de “ou RBAC que vier a substituí-lo”, como normalmente utilizado pela ANAC, para prever a futura publicação do RBAC 63.

Parágrafo (a)(2)

Em alinhamento ao FAR, foram incluídas as aeronaves de sustentação por potência, que já são mencionadas, por exemplo, em 91.1001(b)(10). Entendo que o “multimotores com motores a turbina” se aplica tanto aos aviões quanto às aeronaves de sustentação por potência, pois o FAR só utiliza “aircraft” uma vez, em “multi-engine turbine-powered fixed-wing and powered-lift aircraft” (seria diferente caso tivesse utilizado “multi-engine turbine-powered fixed-wing aircraft and powered-lift aircraft”, pois aí creio que a característica de multimotor com motor a turbina só se aplicaria aos aviões).

No regulamento, o uso de “multimotores”, no masculino, após “aeronaves”, sinaliza essa aplicabilidade. Pode-se buscar outro meio de deixar isso claro, se for considerado que isto é insuficiente.

Parágrafos (a)(2)(i) e (ii)

Conforme a última audiência pública do RBAC 61, passaria a ser possível a emissão de habilitações de classe para aviões multimotores com motores a turbina.

Ainda, no FAR, um detentor de PLA não precisa possuir habilitação IFR para voar por instrumentos. Por essa razão, não é mencionada habilitação IFR em (a)(2)(i). No Brasil, apesar da previsão contida no RBAC 61.145(a)(1), se exige habilitação IFR dos PLAs, para que voem por instrumentos. Assim, caso se mantenha esta exigência, sugiro incluir a exigência de habilitação IFR para o piloto em comando – como já é requerido dos demais tripulantes, nos demais casos.

Vide discussão sobre tal exigência em proposta que encaminhei na audiência referente ao RBAC 61.

Por fim, considerando a discussão em torno do RBAC 135.243, sugiro confirmar se a habilitação IFR será requerida de todos os pilotos, em qualquer situação, ou se a habilitação IFR será requerida apenas caso as aeronaves operadas pelo piloto sejam certificadas para voo IFR.

Parágrafo (b)

Foi corrigida a referência a 91.1055(b)(3), considerando que não existe 91.1055(b)(5).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 447

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1053 Experiência como tripulante (i) Tempo total de voo para todos os pilotos: piloto em comando: um mínimo de 1500 horas; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1053 Experiência como tripulante (i) Tempo total de voo para todos os pilotos: piloto em comando: um mínimo de 1000 horas; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Considerando a vasta experiência em aeronaves monomotores no regime compartilhado e o programa de treinamento interno e plano de carreira implantado, entendemos que 1.000h é suficiente para garantir a segurança das operações.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 448
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1053 Experiência como tripulante (1) Tempo total de voo para todos os pilotos: (ii) segundo em comando: um mínimo de 500 horas;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1053 Experiência como tripulante (1) Tempo total de voo para todos os pilotos: (ii) segundo em comando: um mínimo de 300 horas;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Considerando a vasta experiência em aeronaves monomotores no regime compartilhado e o programa de treinamento interno e plano de carreira implantado, entendemos que 300h é suficiente para garantir a segurança das operações.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 449
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1055 (a)(2) (iii) a pista a ser utilizada tem água, neve, lama, gelo ou contaminação similar que possa afetar adversamente o desempenho da aeronave;
(b) O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se para o modelo de aeronave, caso seja para ela requerida uma habilitação de tipo, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, respectivamente, como primeiro em comando ou segundo em comando. A ANAC pode, por solicitação do administrador de programa, autorizar condições alternativas a este parágrafo por uma emenda apropriada às especificações administrativas em qualquer uma das seguintes circunstâncias:
(2) um administrador de programa já existente adiciona à sua frota um novo tipo de aeronave não utilizado anteriormente em suas operações; ou
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1055 (a)(2)

(iii) a pista a ser utilizada tiver água, neve, lama, gelo ou contaminação similar que possa afetar adversamente o desempenho da aeronave;

(b) O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se, para o modelo de aeronave, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, seja como piloto em comando ou como segundo em comando. A ANAC pode, por solicitação do administrador de programa, autorizar condições alternativas a este parágrafo por uma emenda apropriada às especificações administrativas em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

(2) um administrador de programa já existente adiciona à sua frota um novo modelo de aeronave não utilizado anteriormente em suas operações; ou

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajustes editoriais:

- em (a)(2)(iii), “tiver” no lugar de “tem”, em alinhamento aos demais parágrafos da seção.

(b)

O texto da minuta não reflete o texto de origem, do FAR. Para o FAR, a experiência deve ser no “make and model” (normalmente traduzido como “fabricante e modelo”) da aeronave e, caso seja requerida habilitação de tipo, no tipo. Na minuta, o requisito só era aplicável caso a aeronave requeresse habilitação de tipo. Uma tradução mais direta ficaria “O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se, para o modelo de aeronave e, caso seja para ela requerida uma habilitação de tipo, para o tipo, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, seja como piloto em comando ou como segundo em comando”.

No entanto, pode-se avaliar se, no Brasil, faz sentido especificar, além do modelo, o tipo de aeronave, o que só ocorreria se houvesse um modelo de aeronave que possa ser diferenciado em duas habilitações de tipo diferentes. Embora o termo “modelo” possa gerar dúvidas, tomando por base a IS 61-004, não haveria nenhum modelo de aeronave que estaria nessa situação. Nesse caso, o requisito poderia ser alterado apenas para “O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se, para o modelo de aeronave, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, seja como piloto em comando ou como segundo em comando”.

O parágrafo (b)(2) foi alterado de acordo.

Ainda, no FAR, não é requerido que cada piloto possua 75 horas de voo na função que está exercendo. O requisito é que cada piloto possua 75 horas de voo, não importando se como piloto em comando ou como segundo em comando.

Por fim, entendo que o termo “primeiro em comando” pode ser substituído por “piloto em comando”, como utilizado no restante do regulamento.

Segue trecho da publicação da regra final, disponível em http://rql.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rqFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument, que trata da questão de quais aeronaves podem ser consideradas para fins da experiência de 75 horas:

“Section 91.1055 Pilot Operating Limitations and Pairing Requirement

EJA believes that, as used in Sec. 91.1055, the terms “program flight” and “program flight time” are ambiguous and not defined. The intent of the NPRM appears to require that the pilot in command and second in command have obtained the requisite 75 hours flying for the program manager that currently employs them, rather than for a previous program manager.

EJA also believes the term “type aircraft” is confusing because of the use of the term in connection with airmen and aircraft certification. EJA suggests that the final rule should clarify that the pilot must have obtained the required flight time in the make and model of that aircraft assigned, and, if a type rating is required, in that type aircraft.

FAA Response: The FAA agrees that the required hours of flight time should be clarified. The term “program flight time” has been changed to “flight time” to clarify that the hours may be obtained in that make and model or type aircraft (in operations under part 91, 121, 125, or 135), and are not limited to program flights (i.e., flights where the fractional owner has designated the passengers or property on board) or flights for a particular program manager. Also, as suggested by EJA, the rule language has been changed to tie the number of hours to particular make and model aircraft or to a type aircraft, if a type rating is required for that aircraft.”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 450

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1063

(a)

(1) estabelecem as avaliações e exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de examinadores credenciados em operações segundo esta subparte;

(4) permitem que o pessoal autorizado de um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) certificado ou validado segundo o RBAC nº 142, que atenda aos requisitos da seção 91.1075 deste Regulamento, conduza treinamento, avaliações e exames sob contrato ou outro tipo de acordo para aquelas pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.

(b) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes N e O do RBAC nº 121 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 121.434 do RBAC nº 121.

(c) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes G e H do RBAC nº 135 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 135.244 do RBAC nº 135.

(d) Para os propósitos desta subparte, aplicam-se os termos e definições da seção 142.3 do RBAC nº 142:

(e) Para os efeitos desta subparte, examinador credenciado significa uma pessoa credenciada pela ANAC segundo este Regulamento, vinculada a um programa e autorizada a conduzir exames de proficiência ou competência em equipamentos de treinamento, para efeito de obtenção ou revalidação de habilitação e qualificação de aeronautas e DOV, conforme aprovado nas especificações administrativas do administrador de programa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1063

(a)

(1) estabelecem os exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de examinadores credenciados em operações segundo esta subparte;

(4) permitem que o pessoal autorizado de um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) certificado ou validado segundo o RBAC nº 142, que atenda aos requisitos da seção 91.1075 deste Regulamento, conduza treinamento e exames sob contrato ou outro tipo de acordo para aquelas pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.

(b) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes N, O e Z do RBAC nº 121 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 121.434 do RBAC nº 121.

(c) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes G, H e K do RBAC nº 135 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 135.244 do RBAC nº 135.

(d) Para os propósitos desta subparte, aplicam-se os seguintes termos e definições:

(1) treinamento inicial significa o treinamento requerido para um tripulante que não tenha sido qualificado e não tenha trabalhado em uma dada função em uma aeronave;

(2) treinamento de transição significa o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em uma dada função para outra aeronave;

(3) treinamento de elevação de nível significa o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou como segundo em comando em uma aeronave, antes de começar a trabalhar como piloto em comando nessa mesma aeronave;

(4) treinamento de diferenças significa o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em uma aeronave antes de começar a trabalhar na mesma função em uma variante da aeronave, se assim for considerado necessário pela ANAC;

(5) treinamento periódico significa o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente em cada aeronave, função a bordo e tipo de operação em que o tripulante trabalha;

(6) [reservado]

(7) centro de treinamento de aviação civil significa uma organização certificada segundo o RBAC 142, que provê treinamentos e exames para administradores de programa;

(8) treinamento de requalificação significa o treinamento requerido para um tripulante previamente treinado e qualificado, mas que tenha perdido a qualificação por não ter cumprido dentro do período requerido:

(i) os requisitos para treinamento periódico da seção 91.1107;

(ii) os requisitos para o exame de proficiência em instrumentos da seção 91.1069;

(iii) os requisitos de exames da seção 91.1065; ou

(iv) os requisitos de exames para comissários da seção 91.1067;

- (9) treinamento especial significa o treinamento requerido a pessoas que pretendam se qualificar e trabalhar em procedimentos especiais;
- (10) aprovação inicial significa o documento emitido pela ANAC que autoriza o administrador de programa, por um período de 24 meses, a ministrar treinamento conforme seu programa de treinamento, condicionado a uma avaliação da efetividade desse treinamento; e
- (11) aprovação final significa o documento emitido pela ANAC, sem uma data de vencimento, que autoriza o administrador de programa a continuar ministrando um treinamento de acordo com seu programa de treinamento, desde que seja mantido o padrão verificado para a concessão da aprovação final.

(e) [retirar]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(a)

Correção editorial: “Regulamento”.

(b) e (c)

Como os RBACs 121 e 135 possuem subpartes específicas para o treinamento de artigos perigosos, que não estão citadas na minuta, e a subparte K do RBAC 91 também requer treinamento de artigos perigosos, entendo que o operador que quiser adotar as subpartes equivalentes dos RBAC 121 ou 135 deve passar a atender também aos requisitos de artigos perigosos desses RBACs.

(d)

Acredito que, como utilizado no FAR e nos RBACs 121 e 135, que possuem seções similares a esta, é mais adequado incluir as definições no próprio regulamento do que referenciar outro regulamento. Isto é especialmente crítico em razão de a ANAC não ter por costume alterar em conjunto vários regulamentos que se inter-relacionam, podendo ocorrer de serem alteradas definições no RBAC 142 de forma a afetar indevidamente o RBAC 91 ou de o RBAC 91 exigir alterações de definições sem que tais definições sejam compatíveis com as constantes no RBAC 142.

Ainda, o texto próprio no RBAC 91 permite se adotar algo mais específico, como é o caso do texto referente à requalificação.

O texto foi adaptado a partir do RBAC 135.321 e do FAR 91.1063(d). Foram incluídas as definições de treinamento especial, aprovação inicial e aprovação final, com base nas constantes no RBAC 142.

Foi deixado como “reservado” o parágrafo (d)(6), que definiria “em voo”, pois o atual texto da minuta utiliza “em voo” para exames que podem ser realizados em FSTD, conflitando, portanto, com a definição constante no FAR.

Caso tal proposta não seja aceita, sugiro trocar os dois pontos ao final do parágrafo por um ponto final.

(e)

O texto não consta no FAR 91.1063, tendo sido retirado do RBAC 142. Porém, a subparte K já possui definições de examinador credenciado em 91.1089(a). Embora tenha como escopo apenas as seções 91.1089 e 91.1093, entendo que seria uma solução mais adequada expandir esse escopo do que criar uma nova definição em 91.1063.

Além disso, a definição possui alguns problemas. Por exemplo, trata de DOV, embora não seja previsto DOV para operação de propriedade compartilhada. Ainda, entendo que não seria necessária aprovação nas especificações administrativas para que haja examinador credenciado (da mesma forma que não é requerida aprovação em Especificações Operativas para que operadores sob os RBAC 121 ou 135 possuam examinador credenciado).

Caso o texto seja mantido e caso seja mantida a menção a DOV, sugiro que o termo seja aberto em sua primeira ocorrência no regulamento, na forma “despachante operacional de voo (DOV)”.

Tradução de *testing* e *checking*

As ocorrências de *testing* do FAR, quando não ocorrem em conjunto de *checking*, foram normalmente traduzidas como “exames”, como no título da seção e nos parágrafos (b) e (c). Porém, quando ocorrem juntas, *testing* é traduzida como “avaliação”. Entendo que pode ser usada, para ambos os termos, a palavra “exame”, como foi feito em 91.1075, englobando tanto os exames orais ou escritos (como em 91.1063(a)) quanto os exames em voo. Isto afetou os parágrafos (a)(1), (a)(4) e (d)(7).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 451

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1065

(a) O administrador de programa somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame oral ou escrito (ou uma combinação dos dois), aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, sobre o conhecimento do piloto nas seguintes áreas:

(1) as apropriadas provisões deste Regulamento, do RBAC nº 61, as especificações administrativas e o manual de operações do administrador de programa;

(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para decolagem, pouso e operação em rota;

(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou autorização do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximações por instrumentos;

(7) (ii) sair de situações meteorológicas severas em caso de entradas inadvertidas, incluindo tesouras de vento em baixas altitudes (exceto os pilotos de helicóptero que não precisam ser testados quanto ao escape de tesouras de vento em baixas altitudes); e

(b) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver passado em um exame de competência aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, na classe ou tipo da aeronave, segundo definido no RBAC nº 61, conforme aplicável, visando verificar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronave. A extensão do exame de competência será determinada pelo inspetor da ANAC ou pelo examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida.

(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido pela seção 91.1069 deste Regulamento pode ser substituído pelo exame de competência requerido por esta seção para o tipo de aeronave utilizada no exame.

(e) O inspetor da ANAC ou o examinador credenciado certificará a competência de cada piloto que for aprovado nos exames de conhecimento e de voo nos registros do piloto do administrador de programa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1065

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame oral ou escrito (ou uma combinação dos dois), aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, sobre o conhecimento do piloto nas seguintes áreas:

(1) as apropriadas provisões deste Regulamento e do RBAC nº 61, as especificações administrativas e o manual de operações do administrador de programa;

(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para as operações de decolagem, pouso e em rota;

(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou às autorizações do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximações por instrumentos;

(7) (ii) sair de situações meteorológicas severas em caso de entradas inadvertidas, incluindo tesouras de vento em baixas altitudes (exceto para os pilotos de helicóptero, que não precisam ser testados quanto ao escape de tesouras de vento em baixas altitudes); e

(b) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver passado em um exame de competência aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, na classe da aeronave, se avião monomotor outro que não a reação, ou no tipo da aeronave, se helicóptero, avião multimotor ou avião a reação, visando a determinar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronaves. A extensão do exame de competência será determinada pelo INSPAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um avião, significa um grupo qualquer de aviões que a ANAC considere ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de

maneabilidade ou de características de voo. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um helicóptero, significa um modelo básico do mesmo fabricante.

(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido pela seção 91.1069 deste Regulamento pode substituir o exame de competência requerido por esta seção para o tipo de aeronave utilizada no exame.

(e) O inspetor da ANAC ou o examinador credenciado certificará a competência de cada piloto que for aprovado nos exames de conhecimento e de voo nos registros do piloto do administrador de programa. Caso o piloto não seja aprovado nos exames de conhecimento ou de voo, o inspetor da ANAC ou examinador credenciado deve igualmente registrar os resultados no registro individual do tripulante.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- Em (a), foi incluído o “cotista”, conforme consta no FAR e conforme já é utilizado para o RBAC 91.1065(b)
 - em (a)(1), “provisões deste Regulamento e do RBAC nº 61”.
 - em (a)(3), foi alterado de “para decolagem, pouso e operação em rota” para “para operações de decolagem, pouso e em rota”, em alinhamento ao RBAC 135.293
 - em (a)(4), incluído “às” antes de “autorizações”, para ficar claro que não se trata de “operação do piloto” e “autorização do piloto”. No FAR, é “operation or pilot authorization”
 - Em (a)(7)(ii), inclusão de vírgula após helicópteros, pois o texto é explicativo (e não restritivo): a exceção se aplica a todos os pilotos de helicóptero.
 - Correção da tradução: o texto “The instrument proficiency check required by §91.1069 may be substituted for the competency check...” é corretamente traduzido como “O exame de proficiência em instrumentos requerido por 91.1069 pode substituir o exame de competência....”
- Vide, por exemplo, o RBAC 135.293(c).

Exames na classe, tipo ou modelo de aeronave: parágrafo (b)

O texto foi alterado com relação ao FAR e com relação ao RBAC 135.293(b), de forma a só requerer exame na classe ou no tipo de aeronave, conforme definido no RBAC 61. Ocorre que não é essa a intenção do texto no FAR 91.1065 e no RBAC 135.293.

Nesses casos, o texto de fato impõe requisitos adicionais aos do RBAC 61, exigindo que os pilotos passem por exames de competência mais específicos para os modelos de aeronave que operam. Por exemplo, atualmente, sob o RBAC 135, um piloto precisa passar por um exame em cada modelo de avião multimotor, mesmo que os dois aviões sejam classe. Isto também valerá para helicópteros, mesmo que a ANAC passe a tratar helicópteros como classe.

Isso consta não só no RBAC 135.293, como também na recém-publicada IS 135-003, item 5.2.6.2.2.

Entendo que há razão para se manter o texto como constante no FAR (ou como constante no RBAC 135.293). Isso propicia pilotos mais especializados no modelo de aeronave em que operam, evitando (ao impor custos adicionais) que os administradores utilizem os mesmos pilotos para operar diversos modelos diferentes.

Observo que o requisito pode ser menos exigente do que o atualmente cobrado dos operadores sob o RBAC 135, bastando para isso que a ANAC publique qual o grupo de aeronaves que ela considera “ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de maneabilidade ou de características de voo”, o que permitiria que os aviões desse grupo seriam considerados apenas um “tipo”, para os efeitos de 135.293(b).

Isso também poderia ser feito para os exames em programas de propriedade compartilhada.

(e)

Conforme 91.1027(a)(3)(vi), os resultados devem ser registrados, mesmo que sejam de reprovação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 452

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1065

(g) É vedado simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação transportando passageiros.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.102 (h) É vedado simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação transportando passageiros.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Embora este requisito possa ser útil em um exame, sua aplicabilidade não é limitada a um exame. Assim, entendo que não deva ser inserido apenas na seção 91.1065, intitulada “Requisitos de exame inicial e periódico de piloto”.
O requisito consta no Anexo 6 Parte II Seção III, item 3.4.2.4, como “An operator shall ensure that when passengers are being carried, no emergency or abnormal situations shall be simulated”. Assim, creio que poderia constar ou na subparte F ou na subparte B, para se aplicar a todos os voos. Por exemplo, o parágrafo pode ser movido para a seção 91.102 ou em uma nova seção na subparte F.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta. No entanto, esta sugestão foi mantida no texto.

Contribuição nº 453
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1067 O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um comissário de voo e uma pessoa somente pode trabalhar como comissário de voo se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, o administrador de programa tiver verificado, por meio de apropriado exame inicial e periódico, que essa pessoa possui conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos: (i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída em uma emergência, como estabelecido pelo manual de operações do administrador de programa.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1067 O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um comissário de voo e uma pessoa somente pode trabalhar como comissário de voo se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, o administrador de programa tiver verificado, por meio de apropriado exame inicial ou periódico, que essa pessoa possui conhecimento e competência para a aeronave operada nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos: (i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída em uma emergência, como estabelecido pelo manual de operações do administrador de programa.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No parágrafo de introdução, foi especificado que o exame deve considerar que a pessoa possui conhecimento e competência <u>para a aeronave operada</u> . Como o comissário precisa possuir habilitação da aeronave, é necessário que, para concluir o programa de treinamento e receber a habilitação, seja demonstrada competência para a aeronave operada. O texto do 91.1105(c) da minuta, que exigiria exame de competência nos treinamentos de transição, já estabeleceria indiretamente esse requisito. Entendo que não haveria impedimento a que um mesmo exame seja considerado válido para duas aeronaves similares ou que um exame possa ser simplificado em razão de o comissário operar outra aeronave similar, porém, em qualquer caso, o conhecimento e a competência demonstrados devem ser garantidos para a aeronave operada. O regulamento não entra no mérito de como essa competência seria aferida, se por meio de exames conduzidos na aeronave específica ou em dispositivos mais genéricos. Pode-se considerar incluir “exame inicial, de transição ou periódico”, para ressaltar que treinamentos de transição também requerem exames. Porém, entendo que isso não é necessário porque quando se menciona apenas “inicial e periódico” os treinamentos requeridos para se iniciar em uma função ou em um tipo de aeronave, como o de transição ou de elevação de nível, se classificam como “iniciais”. Por exemplo, em 91.1099 só se fala em “apropriadas fases de treinamento inicial ou periódico”, mas não se tem a intenção de excluir os outros tipos de treinamento referidos em 91.1087(b). Ajuste editorial: - “necessidade de assistência”, pois trata-se de verbo transitivo indireto, como usado em (b) e (c). - uso de “inicial <u>ou</u> periódico”. Embora o FAR utilize “e”, entendo que o correto é “ou”, pois apenas é requerido que um exame, ou inicial ou periódico, seja realizado desde o início do 12º mês anterior ao voo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 454

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em IFR

(c) Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. O procedimento de aproximação por instrumentos deve incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento de aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de procedimento de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para esse procedimento.

(d) Os exames de proficiência em instrumentos requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção consistem em um exame oral ou escrito do equipamento (ou uma combinação dos dois) e um exame em voo sob condições IFR reais ou simuladas. O exame do equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico como apropriado. O exame em voo deve incluir navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações padrão por instrumentos envolvendo as facilidades de navegação que o piloto está autorizado a utilizar.

(e) Cada piloto realizando um exame de proficiência em IFR deve demonstrar o padrão de competência requerido pelo parágrafo 91.1065(d) deste Regulamento. Adicionalmente:

(1) o exame de proficiência em instrumentos deve:

(i) para um piloto em comando de uma aeronave que requeira que o piloto em comando possua uma licença de PLA, incluir procedimentos e manobras para uma licença PLA no particular tipo de aeronave, se apropriado; e

(2) o exame de proficiência em IFR deve ser aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

(f) Se o piloto for designado para pilotar apenas um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.

(g) Se o piloto em comando for designado para pilotar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve realizar o exame de proficiência em IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave para o qual é designado, de modo rotativo, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.

(h) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve primeiro realizar o exame de proficiência em IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora e, a cada exame seguinte, alternar a realização do exame em aeronave monomotora e multimotora, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em voo IFR

(c) Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC se, dentro dos prazos referidos nos parágrafos (a) ou (b) deste regulamento, conforme aplicável para piloto em comando ou segundo em comando, o piloto tiver demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC se, dentro dos prazos referidos nos parágrafos (a) ou (b) deste regulamento, conforme aplicável para piloto em comando ou segundo em comando, o piloto tiver demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. O procedimento de aproximação por instrumentos deve incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento de aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de procedimento de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para esse procedimento.

(d) Os exames de proficiência em voo IFR requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção consistem em um exame oral ou escrito do equipamento (ou uma combinação dos dois) e um exame em voo sob condições IFR reais ou simuladas. O exame do equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes

de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico, como apropriado. O exame em voo deve incluir navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações padrão por instrumentos envolvendo as instalações de navegação que o piloto está autorizado a utilizar.

(e) Cada piloto realizando um exame de proficiência em voo IFR deve demonstrar o padrão de competência requerido pelo parágrafo 91.1065(d) deste Regulamento. Adicionalmente:

(1) o exame de proficiência em voo IFR deve:

(i) para um piloto em comando de um avião que requeira que o piloto em comando possua uma licença de PLA, incluir procedimentos e manobras para uma licença PLA no particular tipo de avião, se apropriado; e

(2) o exame de proficiência em voo IFR deve ser aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

(f) Se o piloto for designado para pilotar apenas um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) ou (b) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.

(g) Se o piloto em comando for designado para pilotar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve realizar o exame de proficiência em voo IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave para o qual é designado, de modo rotativo, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.

(h) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve primeiro realizar o exame de proficiência em voo IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora e, a cada exame seguinte, alternar a realização do exame em aeronave monomotoras e multimotoras, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- Inclusão de vírgula antes de “como apropriado”.

- “instalações” em lugar de “facilidades”, como tradução de “facilities”

- padronização da tradução de “instrument proficiency check” como “exame de proficiência em voo IFR”, utilizado em (a) e (b), em lugar de “exame de proficiência em IFR” e de “exame de proficiência em instrumentos”

- em (f), foi incluída referência ao parágrafo (b), pois o termo “piloto” pode se aplicar tanto ao piloto em comando quanto ao segundo em comando. Uma alternativa seria especificar que se trata de requisito aplicável apenas ao “piloto em comando”, como constante nos parágrafos (g) e (h). Entendo que todos esses requisitos podem ser aplicáveis tanto apenas a pilotos em comando como a todos os pilotos, porém, se forem aplicáveis apenas a pilotos em comando, faz-se referência apenas ao parágrafo (a); se forem aplicáveis a todos os pilotos, faz-se referência também ao parágrafo (b).

Prazo em (c)

O parágrafo (c) exige que o piloto tenha demonstrado proficiência em um procedimento nos 6 meses anteriores ao voo, para executar tal procedimento. No entanto, isto faria com que um piloto segundo em comando que esteja cumprindo o prazo de 12 meses estabelecido em (b) fique por 6 meses sem poder executar nenhum procedimento, a menos que adiante em 6 meses a realização do seu exame de proficiência em voo IFR.

Entendo que não é adequado permitir que um exame de proficiência em voo IFR conceda ao piloto segundo em comando um prazo de 12 meses para voar IFR (como em (b)), mas conceda apenas 6 meses para realizar um instrumento (como em (c)). Isto seria de difícil entendimento e cumprimento por parte dos regulados e de difícil fiscalização por parte da ANAC.

Há discussão semelhante no âmbito do RBAC 135. No FAR 135, a seção 135.297 teria aplicabilidade restrita, de acordo com o título, a pilotos em comando – embora o texto do parágrafo (b), equivalente ao 91.1069(c), não se refira especificamente a pilotos em comando. No RBAC 135.297, essa distinção não é tão clara, mas tem sido utilizado também o critério de que só se aplica a pilotos em comando.

Já aqui para o 91.1069, a seção é aplicável tanto a pilotos em comando quanto a segundos em comando, havendo requisitos diferentes de prazo para o exame, em (a) e (b). Assim, creio que o prazo em (c) deve ser adequado aos prazos requeridos em (a) e (b), para cada função a bordo.

Uma solução alternativa, caso se queira de fato exigir um prazo de 6 meses para a realização de procedimentos IFR, é deixar claro no regulamento que o prazo de (c) deve ser cumprido independentemente do prazo de (b).

(e)(1)(i)

Conforme 91.1053(a)(2), apenas aviões multimotores com motores a turbina requerem licença de PLA. Para as demais aeronaves, basta a licença de PC, conforme 91.1053(a)(3).

Isso é evidenciado também porque em (e)(1)(ii), se menciona explicitamente os pilotos de helicóptero.

No FAR, a menção a “aircraft” é justificada porque 91.1053(a)(2) exige PLA não apenas para pilotos de aviões, mas também para pilotos de aeronaves sustentadas por potência. Caso 91.1053 seja alterado para incluir aeronaves de sustentação por potência, entendendo que não se deve alterar o 91.1069(e)(1)(i).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 455

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em IFR

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto em comando e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando em uma aeronave voando IFR se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver sido aprovado em um exame de proficiência em voo IFR segundo esta seção aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em IFR

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto em comando e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando em uma aeronave voando IFR se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver sido aprovado em um exame de proficiência em voo IFR segundo esta seção aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Desde de comprovado experiência recente em voo IFR (90 dias), apenas faz se necessário exame de proficiência anual.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 456

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1071

(a) Se um tripulante para o qual é requerido a realização de um exame oral ou escrito ou um exame em voo segundo esta subparte completar o exame em um mês anterior ou posterior ao mês no qual ele seria requerido, esse tripulante é considerado como tendo completado o exame no mês requerido.

(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, a pessoa aplicando o exame pode dar treinamento adicional ao piloto no transcorrer do exame. Além de exigir a repetição da manobra mal sucedida, a pessoa aplicando o exame pode exigir que o piloto sendo examinado repita quaisquer outras manobras que ele considere necessárias para determinar a proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para a pessoa conduzindo o exame, o administrador de programa não pode utilizar esse piloto, nem o piloto pode servir com membro de uma tripulação de voo sob esta subparte, até que consiga completar satisfatoriamente um novo exame, o qual se fará após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática. Se o piloto que demonstrou desempenho insatisfatório for vinculado como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119, ele deve notificar a esse detentor de certificado sobre o seu desempenho insatisfatório.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1071

(a) Se um tripulante para o qual é requerida a realização de um exame oral ou escrito ou um exame em voo segundo esta subparte completar o exame em um mês anterior ou posterior ao mês no qual ele seria requerido, esse tripulante é considerado como tendo completado o exame no mês requerido.

(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, a pessoa aplicando o exame pode dar treinamento adicional ao piloto no transcorrer do exame. Além de exigir a repetição da manobra mal sucedida, a pessoa aplicando o exame pode exigir que o piloto sendo examinado repita quaisquer outras manobras que ela considere necessárias para determinar a proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório

para a pessoa aplicando o exame, o administrador de programa não pode utilizar esse piloto, nem o piloto pode servir como membro de uma tripulação de voo sob esta subparte, até que consiga completar satisfatoriamente um novo exame, o qual ocorrerá após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática. Se o piloto que demonstrou desempenho insatisfatório atuar como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119, ele deve notificar a esse detentor de certificado sobre o seu desempenho insatisfatório.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- a realização do exame é “requerida”
- “que ela considere”, pois se refere a “pessoa aplicando o exame”
- “servir como membro”
- por padronização, “pessoa aplicando o exame” em lugar de “pessoa conduzindo o exame” (utilizado apenas uma vez)
- “atuar como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119” em vez “for vinculado como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119”

Observo que a notificação ao detentor de certificado da reprovação não significa que o detentor também ficará impedido de utilizar esse piloto. Caso se tenha essa intenção, o requisito deverá ainda ser estabelecido (ou encontrado). Sobre o assunto, vide trecho da publicação da regra final que incluiu a subparte K no RBAC 91:

“Section 91.1071 Crewmember Tests and Checks, Grace Provisions and Training to Accepted Standards

PASS believes that additional language should be added to proposed Sec. 91.1071 that states that if an airman fails a check and is currently an employee of another certificate holder (that is, parts 121, 125, 135), he or she must notify that company and not be allowed to function in a commercial capacity as an airman, until the check failed is subsequently passed.

FAA Response: The final rule has been changed to add the notification requirement; however, the FAA cannot address qualifications as an airman under parts 121 or 135 in this rulemaking”

http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 457

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1073

(a) (4) dispor de um número suficiente de instrutores de voo e examinadores credenciados para conduzir os treinamentos, exames em voo e os cursos de treinamento em simulador permitidos por esta subparte.

(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador credenciado que seja responsável por um assunto particular de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame em voo ou exame de competência segundo esta subparte, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador credenciado envolvido na conclusão desse treinamento ou exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo for feita por meio de um sistema computadorizado de conservação de registros, o instrutor, supervisor ou examinador credenciado que inseriu os dados deve ser identificada no registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura do instrutor, supervisor ou examinador credenciado.

(g) Se um simulador de voo tiver sido aprovado pela ANAC para utilização no programa de treinamento do administrador de programa, o administrador de programa deve assegurar que cada piloto complete anualmente pelo menos uma seção de treinamento de voo no simulador aprovado. A seção de treinamento pode ser parte do treinamento em voo de qualquer dos treinamentos ou exames requeridos por esta subparte, incluindo treinamento inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação, de diferenças, periódico ou especial, ou exame de competência ou de proficiência em IFR. Se não houver simulador aprovado para um tipo de aeronave em operação, então todo o treinamento e exames em voo devem ser realizados nessa aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1073

(a) (4) dispor de um número suficiente de instrutores de voo e examinadores credenciados para conduzir os treinamentos, exames em voo e os cursos de treinamento em FSTD permitidos por esta subparte.

(c) Cada instrutor ou examinador credenciado que seja responsável por um assunto particular de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame oral ou escrito ou exame em voo segundo esta subparte, deve certificar a

proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador credenciado envolvido na conclusão desse treinamento ou exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo for feita por meio de um sistema computadorizado de conservação de registros, o instrutor ou examinador credenciado que inseriu os dados deve ser identificado no registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura do instrutor ou examinador credenciado.

(g) Se um simulador de voo tiver sido aprovado pela ANAC para utilização no programa de treinamento do administrador de programa, o administrador de programa deve assegurar que cada piloto complete anualmente pelo menos uma sessão de treinamento de voo no simulador aprovado. A sessão de treinamento pode ser parte do treinamento de voo de qualquer dos treinamentos ou exames requeridos por esta subparte, incluindo treinamento inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação, de diferenças, periódico ou especial, ou exame de competência ou de proficiência em voo IFR. Se não houver simulador aprovado para um tipo de aeronave em operação, então todos os treinamentos e exames em voo devem ser realizados nessa aeronave.

(h) Todos os treinamentos e exames a serem realizados pelo administrador de programa em cumprimento ao programa de treinamento aprovado deverão ser previamente notificados à ANAC, na forma determinada pela ANAC.

(1) Treinamentos e exames que forem realizados sem observância do parágrafo (h) desta seção não serão considerados pela ANAC para o cumprimento do programa de treinamento do administrador de programa.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- “o instrutor ou examinador credenciado que inseriu os dados deve ser identificado no registro”
- conforme utilizado em outros trechos do regulamento, padronizando os exames teóricos como “exame oral ou escrito” e os exames práticos como “exames em voo”. O “exame de competência”, que era mencionado, se trata de um exame em voo, conforme 91.1065(b).
- “sessão de treinamento” em lugar de “seção de treinamento”.
- “exame de proficiência em voo IFR”, como proposto para padronizar os termos em 91.1069
- foram feitos alguns outros ajustes textuais em (g).

Supervisor

O regulamento não menciona quem seriam os “supervisores”; este termo não é utilizado em outros trechos deste regulamento. Assim, proponho retirá-lo.

O texto provavelmente vem do FAR 121, onde o requisito de experiência operacional de comissário pode ser cumprido sob observação de um “flight attendant supervisor” em 121.434(e).

FSTD e simulador

Em (a)(4), foi utilizado “FSTD” em lugar de “simulador”, pois o RBAC utiliza FSTD quando trata da qualificação de instrutores e examinadores credenciados (enquanto o FAR utiliza somente simulador, o que poderia justificar utilizarem apenas “simulador” nesse parágrafo). Ainda, o regulamento trata da aprovação de FSTD em 91.1087 e de treinamento de voo em FSTD 91.1103.

Em (g), entendo que se deveria avaliar o uso de FSTD em lugar de simulador. Entendo que a frase “Se não houver simulador aprovado para um tipo de aeronave em operação, então todos os treinamentos e exames em voo devem ser realizados nessa aeronave” impõe uma restrição que acredito não ser intencional, pois impede que se utilize um dispositivo de treinamento de voo (que não seja um simulador) caso não haja simulador de voo aprovado. Entendo que, caso não haja simulador aprovado, os treinamentos (talvez não os exames) poderiam utilizar esses outros dispositivos de treinamento de voo ou aeronaves. Entendo que não faz sentido limitar o uso desses dispositivos em razão da existência ou não de simuladores.

Parágrafo (h)

Entendo como necessário incluir parágrafo que trate da obrigatoriedade do administrador de programa em informar os treinamentos à ANAC. Proponho colocar, de forma genérica, que devem ser informados os treinamentos e exames “na forma determinada pela ANAC”, para que o assunto seja melhor detalhado em futura IS, que venha a tratar do SISHAB (em substituição à IAC 118-1002, aplicável a empresas aéreas, que se encontra desatualizada).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 458

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1075
Além do administrador de programa, somente os seguintes entes são elegíveis segundo esta subparte para conduzir treinamento e exames sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte:
(a) outro administrador de programa operando segundo esta subparte;
(b) um CTAC certificado segundo o RBAC nº 142 para conduzir treinamentos e exames requeridos por esta subparte se este CTAC:
(1) for detentor de especificações de treinamento emitidas segundo o RBAC nº 142;
(2) possuir instalações, equipamentos de treinamento e material didático atendendo aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 142;
(3) possuir currículos, segmentos de currículo e partes de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis aos cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e
(4) possuir suficientes instrutores e examinadores credenciados qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 91.1089 até 91.1095 deste Regulamento para conduzir treinamentos e exames para pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte;
(c) um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando segundo o RBAC nº 121 ou 135; ou
(d) Se autorizado pela ANAC, um CTAC não certificado segundo o RBAC nº 142.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1075
Além do administrador de programa, somente os seguintes entes são elegíveis segundo esta subparte para conduzir treinamento e exames sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte:
(a) outro administrador de programa operando segundo esta subparte;
(b) um CTAC certificado segundo o RBAC nº 142 para conduzir treinamentos e exames requeridos por esta subparte se este CTAC:
(1) for detentor de especificações de treinamento emitidas segundo o RBAC nº 142;
(2) possuir instalações, equipamentos de treinamento e material didático atendendo aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 142;
(3) possuir currículos, segmentos de currículo e partes de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis aos cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e
(4) possuir suficientes instrutores e examinadores credenciados qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 91.1089 até 91.1095 deste Regulamento para conduzir treinamentos e exames para pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte;
(c) um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando segundo o RBAC nº 121 ou 135; ou
(d) qualquer outra entidade, se autorizada pela ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendo que os parágrafos (b)(1) e (2) são desnecessários, pois são requisitos necessários para que o CTAC se mantenha certificado segundo o RBAC 142, que é condição já expressa em (b).

Quanto ao (d), observo que a definição de CTAC, constante no RBAC 142 (e não redefinida de outra forma no RBAC 91; a definição também não consta no RBAC 01), estabelece que CTAC é uma organização certificada segundo o RBAC 142. Entendo que não se deveria chamar uma entidade não certificada segundo o RBAC 142 de CTAC.

Ainda, não fica claro o que caracterizaria um CTAC mencionado em 91.1075(d), se este CTAC não for certificado segundo o RBAC 142. Assumindo que não haveria como distinguir um CTAC não certificado segundo o RBAC 142 de qualquer outra entidade que venha a ministrar treinamento, sugiro deixar isso explícito no regulamento.

O texto proposto permite à ANAC considerar como válidos para cumprimento do programa de treinamento do administrador de programa treinamentos ministrados, por exemplo, por entidades autorizadas a ministrar treinamentos de artigos perigosos, de acordo com o RBAC 175.29 e IS 175-002, entidades e facilitadores credenciados pela GTFH para treinamento de CRM, ou por órgãos que podem ser especificamente autorizados pela ANAC (o Exército, por exemplo, para treinamentos de sobrevivência na selva, como por vezes é utilizado por algumas empresas de táxi aéreo).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 459

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1077 Programa de treinamento e revisões: aceitação inicial e aprovação final
(a) Para obter aceitação inicial e aprovação final de uma proposta de programa de treinamento, ou de uma proposta de revisão de um programa de treinamento aprovado, cada administrador de programa deve submeter à ANAC:
(1) um resumo da proposta de currículo ou proposta de revisão, que possua informações suficientes para uma avaliação preliminar do programa de treinamento; e
(2) informações adicionais que a ANAC considere relevantes.

(b) Se a proposta de programa de treinamento ou a proposta de sua revisão atender a esta subparte, a ANAC emitirá a aceitação inicial por escrito, autorizando o administrador de programa a conduzir o treinamento segundo o programa de treinamento aceito. Após uma avaliação da eficácia desse programa de treinamento aceito, a ANAC informará ao administrador de programa as eventuais deficiências, que então deverão ser sanadas.

(c) A ANAC concederá a aprovação final da proposta de programa de treinamento ou de sua revisão se o administrador de programa demonstrar que o treinamento conduzido segundo a aprovação inicial aceita de acordo com o parágrafo (b) desta seção garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente estará adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1077 Programa de treinamento e revisões: aprovação inicial e final

(a) Para obter aprovação inicial e final de uma proposta de programa de treinamento, ou de uma proposta de revisão de um programa de treinamento aprovado, cada administrador de programa deve submeter à ANAC:

(1) um resumo da proposta de currículo ou proposta de revisão, que possua informações suficientes para uma avaliação preliminar do programa de treinamento; e

(2) informações adicionais que a ANAC considere relevantes.

(b) Se a proposta de programa de treinamento ou a proposta de sua revisão atender a esta subparte, a ANAC emitirá a aprovação inicial por escrito, autorizando o administrador de programa a conduzir o treinamento segundo o programa de treinamento aceito. Após uma avaliação da eficácia desse programa de treinamento aceito, a ANAC informará ao administrador de programa as eventuais deficiências, que então deverão ser sanadas.

(c) A ANAC concederá a aprovação final da proposta de programa de treinamento ou de sua revisão se o administrador de programa demonstrar que o treinamento conduzido segundo a aprovação inicial de acordo com o parágrafo (b) desta seção garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente estará adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em alinhamento ao FAR e à prática da ANAC, já adotada com operadores sob os RBACs 121 e 135, é emitida aprovação inicial e aprovação final.

Ainda, o uso de “aprovação” está de acordo com o conceito estabelecido no Anexo 6 Parte I, Attachment E, pois é requerida uma resposta formal da autoridade para conceder aprovação (conforme previsto em 91.1077(b)) e o programa de treinamento é um documento que requer aprovação.

“Aprovação inicial” também é utilizada em 91.1073(a)(1).

Por fim, a seção 91.1063 estabelece que valem, para a subparte K do RBAC 91, as definições constantes na seção 142.3 do RBAC 142, onde consta a definição de aprovação inicial e de aprovação final, justamente com os conceitos aqui utilizados.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 460

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1079 Programa de treinamento; currículo

(a) Cada administrador de programa deve elaborar e manter atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada tripulante requerido para cada tipo de aeronave. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1079 Programa de treinamento: currículo

(a) Cada administrador de programa deve elaborar e manter atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada tripulante requerido para esses tipos de aeronave. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajustes editoriais:

- uso de dois pontos em lugar de ponto-e-vírgula no título da seção;

- em (a), referência aos tipos de aeronaves já mencionados anteriormente, para maior clareza e em alinhamento ao FAR.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito

da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 461
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1081 (a)(1) (vi) a segurança do transporte de artigos perigosos por via aérea; (vii) o sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO), se aplicável; (e) (2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nas aeronaves.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1081 (a)(1) (vi) [reservado] (vii) [reservado] (e) (2) qualifique-se em novos equipamentos, instalações, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nas aeronaves.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
(a)(1)(vi) O regulamento já estabelece requisitos específicos de treinamento de artigos perigosos em 91.1085. Entendo que esse treinamento de artigos perigosos deverá atender ao RBAC 175.29 e a IS 175-002, sendo, assim, ministrado por entidade autorizada. Dessa forma, não vejo necessidade de incluir o assunto de artigos perigosos no doutrinamento básico. Observo que o assunto não consta no doutrinamento básico pelo requisito equivalente do FAR. (a)(1)(vii) Não são estabelecidos requisitos de SGSO para os operadores sob a subparte K do RBAC 91. Assim, entendo que o “se aplicável”, contido em 91.1081(a)(1)(vii), deva ser interpretado como “não aplicável”. Assim, sugiro retirar o requisito, como forma de evitar dificuldades de entendimento do regulamento. (e)(2) Uso de “instalações” como tradução de “facilities”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 462
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1083 (c) (6) remoção dos botes salva-vidas da aeronave e inflagem dos mesmos, utilização de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1083 (c) (6) remoção e inflagem dos botes salva-vidas da aeronave, utilização de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - evitar uso de “os mesmos”. - ainda, recomendo avaliar o uso de “inflagem”, que não consta no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa (VOLP).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 463

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1085 Treinamento em artigos perigosos

(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode desempenhar tarefas e responsabilidades sobre o manuseio e o transporte de artigos perigosos se essa pessoa tiver recebido treinamento para reconhecer, manusear ou recusar o transporte de artigos perigosos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1085 Treinamento em artigos perigosos

(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode desempenhar tarefas e responsabilidades sobre o manuseio e o transporte de artigos perigosos se essa pessoa tiver recebido treinamento para reconhecer, manusear ou recusar o transporte de artigos perigosos, em conformidade com a seção 175.29 do RBAC 175.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Incluir referência à seção aplicável do RBAC 175, para orientar os regulados sobre como deve ser ministrado o treinamento de artigos perigosos. Isso é necessário porque, diferentemente dos requisitos de treinamento de artigos perigosos dos RBAC 121 e 135, em que há uma subparte específica, aqui o treinamento de artigos perigosos não é detalhado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 464

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1087

(b)(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas. Tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada seção de treinamento ou de exame.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1087

(b)(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas. Tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada sessão de treinamento ou de exame.

(d) Na concessão da aprovação inicial e final de um programa de treinamento (ou de suas revisões) a ANAC considerará os dispositivos, métodos e procedimentos listados no currículo do administrador de programa requerido pela seção 91.1079 deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- “sessão de treinamento” em lugar de “seção de treinamento”.
- “aprovação inicial e final”, conforme constante no FAR. Vide também proposta para a seção 91.1077.
- evitar uso de “o mesmo”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 465

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1089

(b)

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(c)

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(e) O instrutor de voo que não possui um CMA válido pode exercer as funções de instrutor de voo em FSTD, mas não pode trabalhar como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.

(e) O examinador credenciado que não possui um CMA válido pode exercer as funções de examinador credenciado em FSTD, mas não pode trabalhar como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.

91.1091

(b)

(1) possuir uma licença de piloto e as adequadas habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo os RBAC nº 121 ou 135;

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(c)

(1) possuir a licença e as habilitações requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo os RBAC nº 121 ou 135, não necessitando possuir um CMA válido;

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(e) O instrutor de voo que não possui um CMA válido pode exercer as funções de instrutor de voo em FSTD, mas não pode trabalhar como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1089

(b)

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(c)

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(e) O examinador credenciado que não possui um CMA válido pode exercer as funções de examinador credenciado em FSTD, mas não pode trabalhar como examinador credenciado em aeronave nem como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.

91.1091

(b)

(1) possuir uma licença de piloto e as adequadas habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo o RBAC nº 135;

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(c)

(1) possuir a licença e as habilitações requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo o RBAC nº 135, não necessitando possuir um CMA válido;

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(e) O instrutor de voo que não possuir um CMA válido pode exercer as funções de instrutor de voo em FSTD, mas não pode trabalhar como instrutor de voo em aeronave nem como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

91.1089 e 91.1091. Parágrafos (b)(2) e (c)(2)

Adequação da tradução dos parágrafos equivalentes do FAR:

“(2) Has satisfactorily completed the appropriate training phases for the aircraft, including recurrent training, that are required to serve as a pilot in command in operations under this subpart;”

O “requeridas para trabalhar como piloto em comando” se aplica às “fases de treinamento”, e não apenas ao treinamento periódico.

91.1089(e) e 91.1091(e)

Entendo que a proibição de um piloto sem CMA trabalhar como membro da tripulação em voo já é bastante clara, e até não exigiria o esclarecimento. Não me oponho a mantê-la.

No entanto, creio que é mais duvidosa a situação do piloto que atua como instrutor ou examinador credenciado em aeronave, mas sem ser como membro requerido da tripulação. Lembro que, normalmente, voos de treinamento e de exames, não são “operações conduzidas segundo esta subparte”, pois não são transportados passageiros ou carga do programa (assim como voos de treinamentos e exames em aeronave, para cumprir programas de treinamento sob o RBAC 135, não precisam ser operados segundo o RBAC 135 – vide RBAC 119.1(e)).

O FAR 91.1091(e), por exemplo, permite que um piloto trabalhe como instrutor de voo em aeronave sem possuir CMA desde que não seja um membro da tripulação requerido. Entendo que a posição da ANAC seja diferente, ao exigir o CMA para qualquer função a bordo, tanto quando compondo a tripulação requerida quanto quando atuando apenas como instrutor (e além da tripulação requerida). Assim, proponho deixar claro que não é permitir atuar como instrutor ou examinador em aeronave sem CMA – independentemente de ser membro requerido ou não.

Caso seja intenção da ANAC permitir a atuação do instrutor sem CMA quando ele não compor a tripulação requerida, entendo que pode ser uma solução alternativa. Nesse caso, o parágrafo deve ser alinhado ao equivalente do FAR.

91.1091(b)(1) e (c)(1)

As licenças e habilitações requeridas para operar sob os RBACs 121 e 135 são, basicamente as mesmas licenças e habilitações requeridas para operar segundo a subparte K do RBAC 91. O que é diferente é o treinamento e o exame, pois cada piloto cumpre programa de treinamento aprovado de acordo com o regulamento sob o qual opera. Porém, caso seja essa a intenção do regulamento, a menção aos RBAC 121 e 135 deveria estar em outros parágrafos, como (b)(2) e (b)(3), e (c)(2) e (c)(3).

Apenas deixei a menção ao RBAC 135 porque os requisitos de licença da subparte K são, para alguns casos específicos, mais rigorosos do que os do RBAC 135. Por exemplo, um piloto sob o RBAC 135 pode voar um King Air C90 possuindo apenas uma licença de PC, pois tal aeronave não se enquadra em 135.243(a)(1). Assim, este piloto pode ser instrutor para essa aeronave sob o RBAC 135.

Já para a subparte K, por se tratar de avião multimotor com motor a turbina, um piloto de C90 deve ser PLA, e portanto um instrutor precisaria também ser PLA.

Como um administrador de programa pode contratar um detentor de certificado que opera sob o RBAC 135 para ministrar treinamentos e exames, pode ocorrer de um instrutor que só possua PC vir a ser utilizado. Entendo que a menção ao RBAC 135, constante na minuta e no FAR, tem a função de permitir tal situação. Caso se entenda que não é apropriado que um piloto apenas com PC faça o treinamento de voo a um piloto cuja função requer PLA, entendo que a menção ao RBAC 135 deveria ser retirada. Assim, mesmo que o instrutor seja contratado, só poderia ser utilizado se atender aos requisitos de licença da própria subparte K. Esta já é a realidade para examinadores credenciados, pois 91.1089(b)(1) e (c)(1) não dão opção de se possuir as licenças requeridas pelo RBAC 135.

Não é necessário mencionar o RBAC 121, pois todos os pilotos em comando requerem PLA, conforme 121.437, sendo assim sempre mais restritivo (ou igualmente restritivo) que a subparte K.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 466

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1089 (a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1093 deste Regulamento: (2) um examinador credenciado em FSTD é um examinador credenciado autorizado a conduzir exames em voo, mas somente em FSTD para um particular tipo de aeronave; e (c) (5) tiver sido aprovado pela ANAC como examinador credenciado em simulador.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1089 (a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1093 deste Regulamento: (2) um examinador credenciado em FSTD é um examinador credenciado autorizado a conduzir exames em voo somente em FSTD para um particular tipo de aeronave; e (c) (5) tiver sido aprovado pela ANAC como examinador credenciado em FSTD.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - (a)(2): não é necessário o “mas”, podendo a frase ser escrita em forma mais direta. - (a)(5): uso de “FSTD” em lugar de “simulador”, em alinhamento à definição do parágrafo (a)(2).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 467
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1091 (a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1095: (1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo em uma aeronave ou em um FSTD para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; (2) um instrutor de voo em FSTD é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo, mas somente em FSTD para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; e (b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave envolvido, essa pessoa: (c) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em FSTD em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, em relação ao tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida, essa pessoa atender às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou: (f) (1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer instrução por ele conduzida em um FSTD; ou 91.1095 (d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo, classe ou categoria de aeronave na qual o instrutor de voo está em transição.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1091 (a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1095: (1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo em uma aeronave ou em um FSTD para um particular tipo de aeronave; (2) um instrutor de voo em FSTD é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo, mas somente em FSTD para um particular tipo de aeronave; e

(b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:

(c) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em FSTD em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, em relação ao tipo de aeronave envolvida, essa pessoa atender às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:

(f) (1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer instrução por ele conduzida em um FSTD; ou

91.1095

(d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo de aeronave na qual o instrutor de voo está em transição.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Alinhamento aos requisitos da seção 91.1089, mencionando apenas “tipo de aeronave”, em lugar de “tipo, classe ou categoria”.

Observo que essa menção a “tipo de aeronave” (definição (2) de “tipo” no RBAC 01) não deve ser confundida com “aeronaves que requerem habilitação de tipo” (definição (1) de “tipo” no RBAC 01, especificadas segundo o RBAC 61), pois, com essa última interpretação, o regulamento em 91.1089 só trataria de examinador credenciado de aeronaves que requerem habilitação de tipo; e só seria exigido treinamento específico para a aeronave, por 91.1101(a)(2) se a aeronave requeresse habilitação de tipo.

Esta menção a “tipo de aeronave” não tem esse significado, sendo sua aplicação prática mais próxima de “tipo ICAO” da aeronave, conceito que caracteriza um grupo de aeronaves similares, mas que não é tão específico quanto “modelo de aeronave”.

Feita essa consideração, entendo que a proposta é justificada porque o piloto só deveria poder ministrar instrução para os tipos de aeronave para os quais ele cumpra os requisitos de 91.1091(b) ou (c).

Por exemplo, se um piloto não está qualificado para trabalhar como piloto em comando de um determinado tipo de aeronave (por exemplo, H350), não poderia ministrar instrução para outro piloto nesse tipo de aeronave. Não bastaria, assim, que ele seja piloto em comando (e cumpra os demais requisitos de (b) ou (c)) na categoria da aeronave, pois, dessa forma, um piloto que atue como piloto em comando apenas de SK76 poderia ministrar instrução para formar pilotos de H350 do administrador de programa, pois (b) e (c) da minuta permitem que o instrutor cumpra com os requisitos para a “categoria da aeronave”.

Entendo que, uma vez que o regulamento exige treinamento específico para atuar como piloto em comando de H350, também se deveria exigir que o instrutor dessa aeronave cumpra com tal treinamento para poder ministrar instrução nessa aeronave – como já é requerido para o examinador credenciado.

Solução alternativa

Como solução alternativa, caso se queira utilizar “tipo de aeronave” no sentido de “aeronaves que requerem habilitação de tipo”, proponho revisar o uso dessa expressão no restante do regulamento e, para essa seção específica, mencionar somente “tipo ou classe de aeronave”, retirando, ainda assim, a menção a categoria.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 468

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1093

(d) O treinamento de solo de transição para um examinador credenciado deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis à aeronave na qual o examinador credenciado está em transição.

91.1095

(c) (7) exceto para detentores de uma licença de instrutor de voo:

(d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo, classe ou categoria de aeronave na qual o instrutor de voo está em transição.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1093

(d) O treinamento de solo de transição para um examinador credenciado deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis à aeronave para a qual o examinador credenciado está em transição.

91.1095

(c) (7) exceto para detentores de uma habilitação de instrutor de voo:

(d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo de aeronave para a qual o instrutor de voo está em transição.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- No FAR, “aprovados” se refere a “métodos, procedimentos e limitações”. Assim, deve ficar no masculino.

- o instrutor/examinador está em transição “para uma aeronave” e não “em uma aeronave”.

- em 91.1095(c)(7), foi corrigida “licença de instrutor de voo” para “habilitação de instrutor de voo”. Poderia ainda ser esclarecido se é requerida habilitação específica para a categoria da aeronave e se é requerido que a habilitação esteja válida. Eu entendo que não deveria se requerer habilitação de instrutor específica para a categoria, pois os assuntos dos subparágrafos não são específicos para uma categoria de aeronave. Também entendo que não deveria ser requerido que a habilitação esteja válida, porque bastaria que o instrutor de voo já tenha recebido, uma vez, essas informações. Tanto é assim que, no regulamento, o assunto só é exigido no treinamento inicial. Assim, não importaria se a habilitação de instrutor está válida (ou seja, que recebeu tais informações recentemente) ou se está vencida (da mesma forma, recebeu as informações requeridas, porém, há mais tempo).

Ainda, foi retirada a menção a classe e categoria, conforme proposta de 91.1091.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 469

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1093

(a)(2) dentro dos 24 meses precedentes essa pessoa tiver conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um inspetor da ANAC ou de um examinador credenciado vinculado ao administrador de programa. O exame sob observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave ou em um FSTD.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1093

(a)(2) dentro dos 24 meses precedentes essa pessoa tiver conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um inspetor da ANAC ou, quando expressamente autorizado pela ANAC, de um examinador credenciado vinculado ao administrador de programa. O exame sob observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave ou em um FSTD.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No FAR, há duas diferentes figuras de examinador credenciado: Check pilot (regulado pelo FAR 91.1089 e 91.1093, entre outros) e o aircrew designated examiner. O examiner é mais próximo da função de inspetor da FAA. Pelo FAR 91.1093, apenas o inspetor e o examiner podem fazer o cheque de um check pilot. Outro check pilot não pode fazer o exame de observação de seu colega para a mesma função.

Neste sentido, entendo que, no Brasil, onde tanto check pilot quanto o examiner têm suas funções representadas pelo examinador credenciado, é mais prudente manter o exame de credenciamento e recredenciamento sob observação de INSPAC. Para evitar, no entanto, que a falta de INSPACs prejudiquem o regulado foi incluída previsão de que a ANAC pode autorizar o exame por um outro examinador credenciado.

Isso evita que o administrador faça um exame de observação com um examinador credenciado inadvertidamente (por exemplo, após postar uma SAE para o exame indicando o examinador) e depois este exame seja desconsiderado pela ANAC, porque a ANAC

entenda que o exame deva ser feito com INSPAC. Com o texto proposto, o regulado teria ciência de que precisa buscar a ANAC ou para fazer o exame com um INSPAC ou para obter autorização expressa para utilizar seu próprio examinador credenciado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 470

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1095

(g)(1) treinamento e prática na condução de instrução dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar competência na condução das instruções de voo requeridos por esta subparte. Este treinamento e prática deve ser realizado em um FSTD; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1095

(g)(1) treinamento e prática na condução de instrução dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar competência na condução das instruções de voo requeridas por esta subparte. Este treinamento e prática deve ser realizado em um FSTD; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- “instruções de voo requeridas”, como já utilizado em (g)(2).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 471

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1097

(d) O administrador de programa deve fornecer à ANAC cópias dos programas de treinamento de pilotos e comissários de voo, assim como de suas modificações e acréscimos. Se o administrador de programa utilizar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, utilizadas nestas instalações, também deve ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.

(e) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1097

(d) Se o administrador de programa utilizar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia de seu programa de treinamento, ou de partes apropriadas desse programa utilizadas nestas instalações, deve ser fornecida às pessoas que ministram o treinamento e estar à disposição nas instalações utilizadas. Independentemente das instalações utilizadas ou de quem ministra o treinamento, deve ser seguido o programa de treinamento aprovado do administrador de programa.

(e) Sempre que existir avaliação operacional emitida pela ANAC, esta deve ser considerada como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção. Na ausência de avaliação operacional emitida pela ANAC, sempre que existir avaliação operacional emitida pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, esta deve ser considerada como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- evitar uso de “o mesmo”: “ou de partes apropriadas” em lugar de “ou partes apropriadas dos mesmos”. Este ajuste não aparece na proposta, em razão da justificativa abaixo. No entanto, caos o parágrafo não seja reescrito, seguindo a justificativa abaixo, sugiro considerar a retirada do “mesmo”.

Parágrafo (d)

O requisito é confuso, não sendo claro a que serviria.

O administrador não apenas deve fornecer cópia do seu programa de treinamento (ou de suas modificações) à ANAC. Para que o administrador utilize o programa de treinamento, é requerido que a ANAC conceda aprovação inicial ao programa, como mencionado no RBAC 142.3(a)(1), que seria aplicável, por referência, à subparte K do RBAC 91.

O programa é enviado para a ANAC em forma de minuta e só passa a estar vigente após aprovação inicial pela ANAC. Não é necessário, após isso, enviar nova cópia à ANAC, pois a ANAC já teve acesso ao conteúdo durante o processo de aprovação.

Assim, foi proposta a retirada da primeira frase.

A segunda frase do parágrafo trata do caso em que são utilizadas instalações de terceiros, requerendo que o programa utilizado nessas instalações também seja fornecido à ANAC. Ocorre que, independentemente das instalações utilizadas, o administrador deve seguir o seu próprio programa de treinamento aprovado. Assim, não faria sentido (como mencionado acima) exigir que o administrador envie cópias de seu programa de treinamento aprovado à ANAC.

Por fim, a última frase do parágrafo não se justifica se não houver requisitos para envio de cópias à ANAC.

Alterei o parágrafo para deixar claro que, se forem utilizadas instalações de terceiros, uma cópia do programa de treinamento deve ser fornecida às pessoas que ministram o programa, além de estar disponível nas instalações utilizadas. Isso deve ocorrer em quaisquer instalações (incluindo as instalações próprias), porém pode ter sentido em haver requisito reforçando a necessidade para instalações de terceirizados, porque nesse caso pode surgir a dúvida de qual programa deveria ser utilizado. Foi acrescentada frase para deixar isso claro.

Parágrafo (e)

O requisito, que não consta no FAR, foi inserido com base no texto do RBAC 135.341(e). Ocorre que tal requisito, da forma como escrito, não é seguido nem para o RBAC 135, pois há programas de treinamento aprovados pela ANAC para operadores sob o RBAC 135 que não seguem, no mínimo, o book2 (programa de treinamento) aprovado pela autoridade primária de certificação. Assim, sugiro que o requisito seja reavaliado.

Entendo que há, de fato, problemas com o requisito, que dificultam seu cumprimento. Não é possível saber quais são todos os programas de treinamento que já foram aprovados pela autoridade primária de certificação da aeronave, pois tais documentos não são públicos. Temos algumas cópias de Book2 para diferentes aeronaves, mas não temos um local, disponibilizado pelas autoridades primárias de certificação e constantemente atualizado por elas, onde consultar quais os programas aprovados. Assim, este requisito é difícil de ser cobrado, pois não sabemos “quando existe um currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação” e não temos acesso (ou mesmo um meio padronizado de obter acesso) a tais programas.

Uma outra dificuldade relacionada a este requisito é que o programa de treinamento é um documento de quem o submete à autoridade primária de certificação – e não um documento emitido pela própria autoridade. Assim, o responsável pelo programa pode submeter à aprovação um programa muito mais rigoroso do que o que seria considerado mínimo. Ocorre que, se não houver outro programa aprovado pela mesma autoridade, esse programa mais rigoroso passará, aqui no Brasil, a ser considerado mínimo, com base no texto da minuta, sem que haja qualquer evidência de que a autoridade primária de certificação também considera esse programa mínimo. Além disso, o fato de ser um documento particular dificulta o acesso ao documento. Por exemplo, já houve operadores sob o RBAC 135 afirmando que não conseguiam acesso ao programa de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação, porque o dono dos direitos autorais só fornecia o documento a quem contratasse treinamento com ele. Além disso, apesar de a ANAC ter acesso ao documento, não era permitido fornecer ao operador, pois havia nota no documento proibindo expressamente sua distribuição.

Para solucionar tais problemas, entendo que deve ser mencionada a avaliação operacional, que é um documento emitido pela autoridade de certificação, normalmente disponibilizado por tais autoridades, e onde são, de fato, estabelecidos os “padrões mínimos de treinamento, exames de proficiência e experiência recente para pilotos” (conforme <http://www2.anac.gov.br/aeronaves/Oquee.asp>). Embora essa definição já conste nessa página da ANAC, não há regulamento que defina a obrigatoriedade de operadores (e, nesse caso, administradores de programa) a seguirem tais padrões mínimos ao proporem seus programas de treinamento. Este parágrafo passaria, então, a cumprir esse papel.

Ainda, foi incluída precedência para as avaliações operacionais emitidas pela ANAC. Na ausência das avaliações da ANAC, devem ser utilizadas as da autoridade primária de certificação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito

da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 472

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1101

(a)

(1)

(iii) conhecimentos de meteorologia suficiente de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;

(v) navegação e utilização de facilidades de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;

(2)

(vi)

(B) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso das mesmas serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto para pilotos de helicóptero não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);

(D)(4) contaminação da superfície da aeronave (aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de área crítica, conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho do avião e as características de voo;

(xi) o manual de voo aprovado da aeronave para a aeronave ou as apropriadas partes do AOM do administrador de programa.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1101

(a)

(1)

(iii) conhecimentos de meteorologia de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;

(v) navegação e utilização de instalações de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;

(2)(vi)

(B) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso de serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto que pilotos de aeronaves de asas rotativas não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);

(D)(4) contaminação da superfície do avião (aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de área crítica, conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho do avião e as características de voo;

(xi) o manual de voo aprovado da aeronave ou as apropriadas partes do AOM do administrador de programa.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- Em (a)(1)(iii), “suficiente” se refere a “conhecimentos suficientes” (e não a “meteorologia suficiente”), de modo que deveria ficar no plural. No entanto, entendo que é melhor adotar o texto do RBAC 135.345, retirando o “suficiente”, já que nível do conhecimento requerido já é bem definido quando se especifica o que tal conhecimento deve assegurar.

- em (a)(1)(v), uso de “instalações” em lugar de “facilidades”, como utilizado em outros trechos do regulamento.

- em (a)(2)(vi)(B): retirada de “mesmas”, por ser desnecessário. Ainda, o uso de “das mesmas serem” era incorreto, por ter o sujeito preposicionado. A correção, caso seja mantido o “mesmas”, seria “de as mesmas serem”

- ainda em (a)(2)(vi)(B), corrigido o texto dos parênteses, pois faltava um “que”, com relação ao RBAC 135. De qualquer forma, entendo que o texto do RBAC 135 também não é adequado, pois limitaria a exceção a alguns helicópteros (aqueles que não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude). O texto no FAR tem objetivo de excluir todos os pilotos de aeronaves de asas rotativas (rotorcraft) de realizar este treinamento.

- em (a)(2)(vi)(D)(4), uso de “avião” em lugar de “aeronave”, pois o parágrafo (a)(2)(vi)(D) já tem aplicabilidade restrita a aviões. Ainda, “de geada” em lugar de “degeada”.

- em (a)(2)(xi), considero desnecessário, por repetitivo, mencionar “manual de voo aprovado da aeronave para a aeronave”, sendo suficiente dizer “manual de voo aprovado da aeronave”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 473

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1103

(a) O treinamento de voo inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.

(c) (1) treinamento e prática no FSTD pelo menos das manobras e procedimentos que esta subparte permite serem executadas em FSTD; e

(d)

(3) caso o treinamento seja conduzido em FFS nível C, após o exame previsto no parágrafo (d)(2) desta seção, o piloto realizar, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este parágrafo não se aplica a exames conduzidos em simulador nível D; e

(4) se o treinamento for conduzido em simulador nível B, além do previsto no parágrafo (d)(3) desta seção, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no simulador de voo nível B. O exame previsto em no parágrafo 91.1065(b) ou (c) deste Regulamento deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1103

(a) O treinamento de voo inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contidos no currículo aprovado do programa de treinamento.

(c) (1) treinamento e prática no FSTD pelo menos das manobras e procedimentos requeridos por esta subparte que podem ser executadas no FSTD; e

(d)

(3) caso o treinamento seja conduzido em FFS nível C, após o exame previsto no parágrafo (d)(2) desta seção, o piloto realizar, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este parágrafo não se aplica a exames conduzidos em FFS nível D; e

(4) se o treinamento for conduzido em FFS nível B, além do previsto no parágrafo (d)(3) desta seção, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no FFS nível B. O exame previsto no parágrafo 91.1065(b) ou (c) deste Regulamento deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- Em (a), o “contidos” deve se referir a procedimentos e manobras. Alinhamento ao FAR, que usa “each of the maneuvers and procedures contained”.

(c)(1)

O FAR não fala em procedimentos e manobras “permitidos por esta subparte”, mas sim de procedimentos e manobras nesta subparte (ou seja, requeridos por esta subparte) que podem ser executados em no FSTD.

O FAR usa “capable”, que se refere à capacidade do FSTD, e não a uma permissão do regulamento.

Ainda, é feita referência ao FSTD específicos (“the aircraft simulator or training device”), o que justificou substituir o “em FSTD” da minuta por “no FSTD”.

(d)(3) e (4)

Correção editorial:

- “no” em lugar de “em no”

- uso de “FFS” em lugar de “simulador” e de “simulador de voo”, conforme adotado no parágrafo (d)(3), buscando padronização ao utilizar apenas um termo para um mesmo objetivo. Segundo <http://www2.anac.gov.br/simulador/qualificacao.asp>, simuladores nível B são FFS.

Ainda, sugiro confirmar a intenção de se referenciar o parágrafo 91.1065(c), que estabeleceria que o exame de proficiência em voo por instrumentos pode substituir o exame de competência requerido por 91.1063(b).

Pelo texto da minuta, entendo que apenas seria requerido complementar o exame em aeronave caso o exame de proficiência em voo por instrumentos esteja sendo utilizado para substituir um exame de competência requerido por 91.1065(b). Caso seja essa a intenção, não vejo problemas em manter o texto.

No entanto, entendo que, caso se queira dizer que todo exame de proficiência em voo por instrumentos (requerido por 91.1069), quando realizado em simulador nível B, deve ser complementado em aeronave, seria mais apropriado mencionar a seção 91.1069 (ou seus parágrafos).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 474

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1105

(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. Esse exame deve ser conduzido por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1105

[retirar o parágrafo (c) ou deixar reservado]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A seção 91.1105 trata do treinamento de solo inicial ou de transição, ou seja, de um segmento de currículo específico do currículo de treinamento de comissários.

O parágrafo (c) da minuta, que não consta no FAR, incluiria nessa seção requisitos de exames. Ocorre que os requisitos de exames para comissários já constam no RBAC 91.1067. Se a intenção é que o exame seja específico por aeronave (como indicaria a inclusão de requisito de exames nos treinamentos de transição, constante na minuta), entendo que isso deve ficar claro na seção específica que trata de exames, a 91.1067. Isso consta na proposta de 91.1067, que deve ser analisada em conjunto com essa proposta.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 475

Colaborador: César Gustavo Cardinale Opdebeeck

Instituição: Air Consulting Eng. Consultoria e serv aeronáuticos

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

91.1109 Manutenção das aeronaves: programa de inspeção

(a) Cada administrador de programa deve estabelecer um programa de inspeção de aeronaves para cada marca e modelo de aeronave do programa e assegurar-se de que cada aeronave é inspecionada de acordo com esse programa de inspeções.

(b) O programa de inspeções deve ser escrito e deve incluir pelo menos:

(1) instruções e procedimentos para a condução de inspeções para a particular marca e modelo de aeronave, incluindo os testes e verificações necessárias. As instruções e procedimentos devem descrever em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores, e equipamentos, incluindo equipamentos de sobrevivência e de emergência que requeiram ser inspecionados;

(2) uma programação para execução das inspeções que devem ser realizadas segundo o programa de inspeções expressa em termos de tempo em serviço, tempo calendárico, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos; e

(3) o nome e endereço da pessoa responsável pela programação das inspeções requeridas pelo programa de inspeções. Uma cópia do programa de inspeções deve estar disponível para a pessoa realizando inspeções na aeronave e, se requerido, para a ANAC.

(c) Cada pessoa desejando estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado segundo esta seção deve submeter o programa à ANAC. Um programa de inspeções deve ser derivado de um dos seguintes programas:

(1) um programa de inspeções atual recomendado pelo fabricante da aeronave, dos motores, das hélices, dos componentes e dos equipamentos de sobrevivência e de emergência;

- (2) um programa de inspeções que seja parte de um programa de manutenção da Aeronavegabilidade continuada correntemente em uso por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC no 119 e operando aeronaves da mesma marca e modelo segundo o RBAC no 121 ou 135;
- (3) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 135.419 e correntemente em uso segundo o RBAC no 135 por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC no 119;
- (4) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 125.247 do RBAC no 125 e correntemente em uso segundo o RBAC no 125; ou
- (5) um programa de inspeções que seja parte do programa de manutenção da Aeronavegabilidade continuada do administrador de programa segundo as seções 91.1411 até 91.1443 deste Regulamento.
- (d) A ANAC pode requerer a revisão de um programa de inspeções aprovado segundo esta seção de acordo com as provisões da seção 91.415 deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1109 Manutenção das aeronaves: programa de inspeção

- (a) Cada administrador de programa deve definir qual programa de inspeção utilizará em suas aeronaves ou estabelecer seu programa próprio de inspeções e assegurar-se de que cada aeronave é inspecionada de acordo com esse programa de inspeções.
- (b) Caso o administrador de programa opte pelo uso do programa de inspeções atual recomendado pelo fabricante da aeronave, dos motores, das hélices, dos componentes e dos equipamentos de sobrevivência e de emergência tal opção deve estar descrita nas especificações operativas do administrador de programa.
- (c) Caso o administrador de programa opte pelo uso do programa de inspeções diferente do programa recomendado pelo fabricante da aeronave, o programa deve ser escrito e deve incluir pelo menos:
- (1) instruções e procedimentos para a condução de inspeções para a particular marca e modelo de aeronave, incluindo os testes e verificações necessárias. As instruções e procedimentos devem descrever em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores, e equipamentos, incluindo equipamentos de sobrevivência e de emergência que requeiram ser inspecionados;
- (2) uma programação para execução das inspeções que devem ser realizadas segundo o programa de inspeções expressa em termos de tempo em serviço, tempo calendárico, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos; e
- (3) o nome e endereço da pessoa responsável pela programação das inspeções requeridas pelo programa de inspeções. Uma cópia do programa de inspeções deve estar disponível para a pessoa realizando inspeções na aeronave e, se requerido, para a ANAC.
- (d) Cada pessoa desejando estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado segundo esta seção deve submeter o programa à ANAC. Um programa de inspeções deve ser derivado de um dos seguintes programas:
- (1) um programa de inspeções atual recomendado pelo fabricante da aeronave, dos motores, das hélices, dos componentes e dos equipamentos de sobrevivência e de emergência;
- (2) um programa de inspeções que seja parte de um programa de manutenção da aeronavegabilidade continuada correntemente em uso por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC no 119 e operando aeronaves da mesma marca e modelo segundo o RBAC no 121 ou 135;
- (3) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 135.419 e correntemente em uso segundo o RBAC no 135 por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC no 119;
- (4) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 125.247 do RBAC no 125 e correntemente em uso segundo o RBAC no 125; ou
- (5) um programa de inspeções que seja parte do programa de manutenção da aeronavegabilidade continuada do administrador de programa segundo as seções 91.1411 até 91.1443 deste Regulamento.
- (e) A ANAC pode requerer a revisão de um programa de inspeções aprovado segundo esta seção de acordo com as provisões da seção 91.415 deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A imensa maioria, senão todos, os operadores de aeronaves regidas pelo RBAC 91 usam o programa de manutenção sugerido pelo fabricante. Pelo texto original da minuta, que está mais restritivo do que o próprio RBAC 135.411 (a), o administrador de programa teria que submeter seu próprio programa de inspeções para qualquer aeronave. Isso geraria um trabalho desnecessário já que o operador, teria que copiar o programa de manutenção sugerido pelo fabricante e submetê-lo a aprovação. A ANAC teria de fazer a análise e aceitação do mesmo. Esse trabalho se repete cerca de 4 vezes ao ano, a cada revisão do plano do fabricante. Entendo que esse trabalho só é necessário caso o administrador de programa queira usar de um programa diferente daquele sugerido pelo fabricante, o que dado a experiência dos operadores brasileiros, seria extremamente raro. De qualquer forma com essa alteração o administrador de programa que optar por usar o plano sugerido pelo fabricante não teria que copia-lo para submeter a Agência.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1413 (a) (2) manutenção de suas aeronaves de acordo com os requisitos dos RBAC nº aplicáveis; e (b)(1) empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção deve ser um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitação em célula e motores e deve ser responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe; (2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe deve ser um MMA com habilitação em célula e motores e deve ser o responsável geral pelos aspectos de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e (3) possuir pessoal para realizar a manutenção das aeronaves do programa, incluindo células, motores, hélices, rotores, componentes, equipamentos de emergência e peças, segundo seu manual e os RBAC, ou fazer arranjos com outra pessoa para a execução da manutenção. Entretanto, o administrador de programa deve assegurar-se de que qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificação que seja realizada por outra pessoa seja feita segundo o manual de operações do administrador de programa.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1413 (a) (2) manutenção de suas aeronaves de acordo com os requisitos dos RBAC aplicáveis; e (b)(1) empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção deve ser um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitações de célula e de grupo motopropulsor e deve ser responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe; (2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe deve ser um MMA com habilitações de célula e de grupo motopropulsor e deve ser o responsável geral pelos aspectos de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e (3) possuir pessoal para realizar a manutenção das aeronaves do programa, incluindo células, motores, hélices, rotores, componentes, equipamentos de emergência e peças, segundo seu manual e os RBAC, ou fazer arranjos com outra pessoa para a execução da manutenção. Entretanto, o administrador de programa deve assegurar-se de que qualquer manutenção, manutenção preventiva ou alteração que seja realizada por outra pessoa seja feita segundo o manual de operações do administrador de programa.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - retirada de “nº” em “RBAC nº aplicáveis” - “com habilitações de célula e de grupo motopropulsor” em lugar de “com habilitação em célula e motores”. O texto foi baseado no RBHA 65.85(a)(1) e 65.101 (onde “célula” não é precedida de “grupo”). - “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 477
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade (b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves de programa segundo um CAMP deve: (1) empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção deve ser um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitação em célula e motores e deve ser responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade (b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves de programa segundo um CAMP deve: empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção pode ser um engenheiro, tecnólogo de Manutenção de Aeronaves ou mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitação em célula e motores. Deve ser

responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Tanto o Engenheiro como o Técnico tem formação e conhecimentos superiores a um mecânico

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 478

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade

(b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves de programa segundo um CAMP deve:

(2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe deve ser um MMA com habilitação em célula e motores e deve ser o responsável geral pelos aspectos

de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade

(b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves de programa segundo um CAMP deve:

(2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe pode ser um técnico de manutenção aeronáutica, ou um MMA com habilitação em célula e motores. Deve ser o responsável geral pelos aspectos de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O Técnico tem formação e conhecimentos superiores a um mecânico

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 479

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1415

(a) (7) corte do motor, em voo, devido a danos externos observados no motor ou na estrutura do avião;

(f) O administrador de programa que seja também detentor de certificado de tipo, de certificado de suplementar tipo ou de certificado de partes ou componentes da aeronave envolvida no incidente e que tenha remetido ao órgão certificador os relatórios requeridos pela seção 21.3 do RBAC nº 21 deve enviar cópias dos mesmos à ANAC, para fins informativos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1415

(a) (7) corte do motor, em voo, devido a danos externos observados no motor ou na estrutura da aeronave;

(f) O administrador de programa que seja também detentor de certificado de tipo, de certificado de suplementar tipo ou de certificado de partes ou componentes ou que seja licenciado de um certificado de tipo da aeronave envolvida no incidente e que tenha comunicado o incidente à ANAC conforme requerido pela seção 21.3 do RBAC nº 21 não precisa enviar o relatório requerido por esta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(a)(7)

Uso de “aeronave” em lugar de “avião”, em tradução ao “aircraft” do FAR.

(f)

No FAR, o objetivo é dispensar o regulado de enviar os relatórios requeridos por essa seção caso ela já tenha sido reportada segundo 21.3 ou segundo os requisitos de reporte de acidentes do NTSB.

Entendo que a adaptação constante no RBAC não ficou clara. Pelo RBAC 21.3, há obrigação de reportar à ANAC – não sendo mencionado o “órgão certificador”. Assim, se pelo RBAC 21.3 já há obrigação de reportar à ANAC, não seria necessário especificar novamente que é necessário enviar cópia à ANAC, “para fins informativos”.

Propus texto mais similar ao do FAR, dispensando o regulado de mandar dois relatórios à ANAC, o requerido por 21.3 e o requerido por 91.1415. Caso a ANAC entenda que os dois relatórios são diferentes e que devem ser enviados, proponho que o parágrafo seja reservado (o parágrafo só seria necessário para dizer que em algum caso o requisito não precisa ser cumprido; retirando o parágrafo, o requisito precisa ser cumprido sempre) ou, alternativamente, que o parágrafo seja utilizado para reforçar a necessidade de enviar os dois relatórios à ANAC.

Ainda o FAR menciona o “licenciado de um certificado de tipo”, que também consta no RBAC 21.3 e não foi incluído em 91.1415(f).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 480

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1423

(a) O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP que tenha seu pessoal executando qualquer manutenção (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações ou reparos e cada pessoa por ele contratada para executar quaisquer serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.

(b) O administrador de programa que possua pessoal para executar qualquer inspeção requerida por seu manual de acordo com os parágrafos 91.1427(b)(2) ou (3) deste Regulamento (nesta subparte designada como inspeção obrigatória), e cada pessoa por ele contratada para executar tais serviços deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.

(c) Cada pessoa executando inspeções obrigatórias além de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos deve organizar a execução dessas funções de modo a separar os serviços de inspeções obrigatórias dos demais serviços. Essa separação deve ser feita abaixo do nível de controle administrativo no qual a responsabilidade geral das funções de inspeções obrigatórias e as outras funções de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos são exercidas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1423

(a) O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP que tenha seu pessoal executando qualquer manutenção (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, alterações ou reparos, e cada pessoa por ele contratada para executar quaisquer serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.

(b) O administrador de programa que possua pessoal para executar qualquer inspeção requerida por seu manual de acordo com os parágrafos 91.1427(b)(2) ou (3) deste Regulamento (nesta subparte designada como inspeção obrigatória), e cada pessoa por ele contratada para executar tais serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.

(c) Cada pessoa executando inspeções obrigatórias além de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos deve organizar a execução dessas funções de modo a separar os serviços de inspeções obrigatórias dos demais serviços. Essa separação deve ser feita abaixo do nível de controle administrativo no qual a responsabilidade geral das funções de inspeções obrigatórias e as outras funções de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos são exercidas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial

- entendo que há duas opções possíveis para a construção: “sujeito1, e sujeito2, deve fazer” ou “sujeito1 e sujeito2 devem fazer”. Na minuta, em (a), estava “sujeito1 e sujeito2, deve fazer”; e em (b), “sujeito1, e sujeito2 deve fazer”, que entendo não serem estruturas corretas.

- “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 481

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
[De 91.1415 a 91.1423] “O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP...”
[De 91.1425 em diante] “O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP...”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
[De 91.1415 em diante] “O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP...”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sugiro padronizar o texto, utilizando somente uma das formas acima como tradução para “Each program manager who maintains program aircraft under a CAMP”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 482
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1425 CAMP: programas de manutenção preventiva e modificações O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que: (a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos executadas por ele ou por outras pessoas sejam realizadas de acordo com o estipulado em seu manual;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1425 CAMP: programas de manutenção preventiva e alterações O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos que assegurem que: (a) a manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos executados por ele ou por outras pessoas sejam realizados de acordo com o estipulado em seu manual;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial - “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43. - uso de masculino em “executados” e “realizados”, em razão de haver um substantivo masculino (“reparos”)
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 483
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1427 (a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve incluir em seu manual de operações um organograma ou uma descrição da sua organização, como requerido pela seção 91.1423 deste Regulamento, e uma lista de outras pessoas com as quais tem contrato para a execução de qualquer inspeção obrigatória ou manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, incluindo uma descrição geral desses trabalhos. (b) O manual de operações do administrador de programa deve conter os programas requeridos pela seção 91.1425 deste Regulamento e que devem ser cumpridos na execução dos trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em todas as aeronaves do administrador de programa, inclusive células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, devendo incluir, pelo menos, o seguinte:

- (1) os métodos para executar manutenção rotineira e não rotineira (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos;
- (2) a designação de itens de manutenção ou de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo, pelo menos, aqueles que poderiam resultar em falhas, mau funcionamento e defeitos degradando a segurança de operação da aeronave se não forem adequadamente executados ou se forem usadas peças ou materiais impróprios;
- (9) procedimentos que assegurem que trabalhos em inspeções obrigatórias ou trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, interrompidos por motivo de troca de equipe de turno de trabalho ou por outro motivo qualquer, sejam adequadamente finalizados antes de a aeronave ser liberada para retorno ao voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1427

(a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve incluir em seu manual de operações um organograma ou uma descrição da sua organização, como requerido pela seção 91.1423 deste Regulamento, e uma lista de outras pessoas com as quais tem contrato para a execução de qualquer inspeção obrigatória ou manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos, incluindo uma descrição geral desses trabalhos.

(b) O manual de operações do administrador de programa deve conter os programas requeridos pela seção 91.1425 deste Regulamento e que devem ser cumpridos na execução dos trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos em todas as aeronaves do administrador de programa, inclusive células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, devendo incluir, pelo menos, o seguinte:

(1) os métodos para executar manutenção rotineira e não rotineira (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, alterações e reparos;

(2) a designação de itens de manutenção ou de alterações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo, pelo menos, aqueles que poderiam resultar em falhas, mau funcionamento e defeitos degradando a segurança de operação da aeronave se não forem adequadamente executados ou se forem usadas peças ou materiais impróprios;

(9) procedimentos que assegurem que trabalhos em inspeções obrigatórias ou trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos, interrompidos por motivo de troca de equipe de turno de trabalho ou por outro motivo qualquer, sejam adequadamente finalizados antes de a aeronave ser liberada para retorno ao voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Inclusão de rotores, como no FAR.

Uso de “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 484

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1429

(a) O administrador de programa que mantenha uma aeronave do programa segundo um CAMP somente é permitido utilizar uma pessoa para executar inspeções obrigatórias se essa pessoa executando a inspeção for adequadamente habilitada e apropriadamente treinada, qualificada e autorizada a fazê-lo.

(b) Somente é permitido a uma pessoa executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa, ao executar a inspeção, estiver sob supervisão e controle de uma equipe de inspeção obrigatória.

(d) O administrador de programa deve manter ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas habilitadas que foram treinadas, qualificadas e autorizadas a executar tais inspeções. Cada pessoa deve ser identificada por nome, título ocupacional, nº do certificado ou do registro emitido pela ANAC e pelas inspeções que está autorizada a fazer. O administrador de programa (ou as pessoas por ele contratadas para executar inspeções obrigatórias) deve fornecer instruções escritas a cada uma dessas pessoas, descrevendo a extensão de sua autoridade e responsabilidade e de suas limitações nas inspeções. Essa lista deve ser disponibilizada aos inspetores da ANAC sempre que solicitado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1429

- (a) O administrador de programa que mantenha uma aeronave do programa segundo um CAMP somente pode utilizar uma pessoa para executar inspeções obrigatórias se essa pessoa executando a inspeção for adequadamente habilitada e apropriadamente treinada, qualificada e autorizada a fazê-lo.
- (b) Somente é permitido a uma pessoa executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa, ao executar a inspeção, estiver sob supervisão e controle de uma equipe de inspeção obrigatória, sob controle do inspetor chefe.
- (d) O administrador de programa deve manter, ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha, uma lista atualizada de pessoas habilitadas que foram treinadas, qualificadas e autorizadas a executar tais inspeções. Cada pessoa deve ser identificada por nome, título ocupacional, Código ANAC e pelas inspeções que está autorizada a fazer. O administrador de programa (ou as pessoas por ele contratadas para executar inspeções obrigatórias) deve fornecer instruções escritas a cada uma dessas pessoas, descrevendo a extensão de sua autoridade e responsabilidade e de suas limitações nas inspeções. Essa lista deve ser disponibilizada aos inspetores da ANAC sempre que solicitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- “O administrador somente pode...”

Em (b), foi incluído “, sob controle do inspetor chefe”, para melhor alinhamento ao FAR, que coloca “the person performing that inspection is under the supervision and control of the chief inspector.” Observar que esse requisito é diferente, no FAR 91, do constante no FAR 121.371.

Em (d), foi separado por vírgulas o trecho “ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha”.

Por fim, questiono se “nº do certificado ou do registro emitido pela ANAC” pode ser substituído por “Código ANAC”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 485

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

Sugestão de inclusão.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1429 CAMP: pessoal para inspeções obrigatórias

e) O administrador de programa utilizando uma organização de manutenção RBac 145 para cumprimento das manutenções preventivas e corretivas, fica desobrigada de manter e fornecer a lista de pessoal autorizado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Uma organização RBAC 145 já possui uma lista de inspetores credenciados e devidamente designados.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 486

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1431 CAMP: acompanhamento e análise continuada

(a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1431 CAMP: acompanhamento e análise continuada a) Somente o administrador que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP do fabricante da aeronave fica desobrigado de estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Cumprindo o programa definido pelo fabricante da aeronave, entende-se ser suficiente para garantir a qualidade e eficácia das intervenções de manutenção. O fabricante detém conhecimento para definir as melhores práticas.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 487
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1431 (a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1431 (a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos, visando a corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajustes editoriais: - Uso de “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43. - uso de “visando a corrigir” em lugar de “visando corrigir”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 488
Colaborador: Rogério Andrade de Sá
Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1433 CAMP: programa de treinamento de manutenção e de manutenção preventiva O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP, ou pessoa executando trabalho de manutenção ou de manutenção preventiva para ele, deve estabelecer um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluído o pessoal de inspeções obrigatórias) encarregada de determinar a adequabilidade de um trabalho realizado esteja plenamente informada sobre procedimentos, técnicas e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1433 CAMP: programa de treinamento de manutenção e de manutenção preventiva O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP, ou pessoa executando trabalho de manutenção ou de manutenção preventiva para ele, deve estabelecer um programa de treinamento que assegure que cada pessoa

(incluído o pessoal de inspeções obrigatórias) encarregada de determinar a adequabilidade de um trabalho realizado esteja plenamente informada sobre procedimentos, técnicas e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.

Caso o administrador utilize uma organização de manutenção (RBac 145), fica desobrigado de estabelecer um programa de treinamento .

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A oficina RBAC 145 deve atender ao requisito de treinamento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 489

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

Sugestão de inclusão.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1435 CAMP: requisitos de qualificação

c) Durante a execução de serviços fora da base de manutenção considerados "manutenção de linha", o piloto em comando pode, em caráter excepcional, ser o responsável pela liberação da aeronavegabilidade da aeronave se estiver em comum acordo com o diretor de manutenção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Garantir a qualidade do despacho do voo para itens considerados manutenção de linha, apoiados pela equipe de manutenção do administrador.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 490

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1435

(a) Cada pessoa que seja diretamente responsável por manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos e cada pessoa realizando inspeções obrigatórias para um CAMP deve possuir um certificado de qualificação ou de registro emitido pela ANAC, exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por oficinas de manutenção certificadas localizadas fora do Brasil.

(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa diretamente responsável é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho realizado por uma seção, uma oficina ou uma base de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos ou por outras tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade das aeronaves. Uma pessoa diretamente responsável não precisa, fisicamente, observar e dirigir cada operário executante, mas deve estar constantemente disponível para ser consultada e para tomar decisões em assuntos que requeiram instruções ou decisões de um nível hierárquico superior ao das pessoas executando um trabalho.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1435

(a) Cada pessoa que seja diretamente responsável por manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos e cada pessoa realizando inspeções obrigatórias para um CAMP deve possuir as apropriadas licenças e habilitações emitidas pela ANAC, exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por organizações de manutenção certificadas pelo RBAC nº 145 e localizadas fora do Brasil.

(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa diretamente responsável é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho realizado por uma seção, uma organização de manutenção ou uma base de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos ou por outras tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade das aeronaves. Uma pessoa diretamente responsável não precisa, fisicamente, observar e dirigir cada operário executante, mas deve estar constantemente

disponível para ser consultada e para tomar decisões em assuntos que requeiram instruções ou decisões de um nível hierárquico superior ao das pessoas executando um trabalho.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Maior esclarecimento quanto ao “um certificado de qualificação ou de registro emitido pela ANAC” (em inglês, “appropriate airman certificate”). Creio se referir a licenças e habilitações.

Ainda, também com base no FAR foi incluída a menção ao RBAC 145.

Por fim, foi utilizado o termo “organizações de manutenção”, em vez de “oficinas de manutenção”, em alinhamento ao RBAC 145 e a outras alterações similares no próprio RBAC 91.

Ajustes editoriais:

- Uso de “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 491

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1439

(a)(2)(ii) a presente situação de partes com limitação de vida de cada célula, motor, hélice e equipamentos;

(vi) uma lista atualizada de cada grande modificação realizada em cada célula, motor, hélice e equipamentos.

(b) (1) os registros especificados no parágrafo (a)(1), até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro trabalho, ou por 12 meses após o trabalho ter sido realizado, o que for maior, exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice e equipamentos;

(2) os registros das revisões gerais de cada célula, motor, hélice e equipamento, até que o trabalho seja repetido ou suplantado por outro trabalho com objetivos e detalhamento equivalentes; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1439

(a)(2)(ii) a presente situação de partes com limitação de vida de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos;

(vi) uma lista atualizada de cada grande modificação e de cada grande reparo realizados em cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos.

(b) (1) os registros especificados no parágrafo (a)(1), até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro trabalho, ou por 12 meses após o trabalho ter sido realizado, o que for maior, exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos;

(2) os registros das revisões gerais de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento, até que o trabalho seja repetido ou suplantado por outro trabalho com objetivos e detalhamento equivalentes; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

- Inclusão de “rotor”, como no FAR.

- Inclusão de “grandes reparos”, em (a)(2)(vi), em harmonização ao FAR.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 492

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1443

(a) Uma aeronave do programa mantida segundo um CAMP somente pode ser operada após ser submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos, se o pessoal qualificado e licenciado empregado do administrador de programa preparar, ou fazer com que a pessoa com a qual o administrador de programa tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos prepare:

(c) Ressalvado o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos realizados por uma organização de manutenção certificada segundo o RBAC nº 145, a documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta organização de manutenção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1443

(a) Uma aeronave do programa mantida segundo um CAMP somente pode ser operada após ser submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, alterações ou reparos, se o pessoal qualificado e licenciado empregado do administrador de programa preparar, ou fizer com que a pessoa com a qual o administrador de programa tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva, alterações ou reparos prepare:

(c) Ressalvado o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva, alterações ou reparos realizados por uma organização de manutenção certificada segundo o RBAC nº 145, a assinatura da documentação requerida pelo parágrafo (a) desta seção (liberação de aeronavegabilidade ou anotação nos registros de manutenção) pode ser de uma pessoa autorizada por esta organização de manutenção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:
- “se o pessoal preparar ou fizer”.
- uso de artigo e de plural em “a documentação e as anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser assinadas”
- Uso de “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.
- Ainda, a formatação dos parágrafos (c) e (d), na minuta de RBAC 91, está incorreta, pois os parágrafos estão com indentação de parágrafo de segundo nível, alinhado à (b)(3) e não alinhado ao (b). Esta alteração não foi incluída nos quadros acima porque não há texto a ser alterado. Trata-se apenas de formatação.

Em (c), foi alterada a forma da frase. O FAR utiliza “ou” em “the approval for return to service or log entry required by paragraph (a)”. Na minuta, constava “e”, o que entendo ser explicado pois ambos os documentos podem ser assinados por uma pessoa autorizada, ou seja, a autorização não é exclusiva para um ou outro documento. Ocorre que, com o uso do “e” e do plural em “requeridas”, pode-se dar a entender que ambos os documentos passariam a ser necessários nesse caso do parágrafo (c). No texto proposto, procuro deixar claro que a assinatura é uma só, em um ou outro documento. Ainda, foi utilizada para cada documento a mesma nomenclatura utilizada em (a)(1) e (a)(2).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 493

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1505

(a) Somente é permitido operar um Airbus modelo A-300 (excluindo as séries -600), British Aerospace modelo BAC 1-11, Boeing modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, McDonnell Douglas modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, Fokker modelo F28, ou Lockheed modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de publicação deste Regulamento, o que ocorrer mais tarde, se já tiverem sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de inspeção aprovado pela ANAC:

(1) (iii) modelo B4-200: 25.500 voos cima da linha de janelas e 34.000 voos abaixo da linha de janelas;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1505

(a) Somente é permitido operar um Airbus modelo A-300 (excluindo as séries -600), British Aerospace modelo BAC 1-11, Boeing modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, McDonnell Douglas modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, Fokker modelo F28, ou Lockheed modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de publicação deste Regulamento, o que ocorrer mais tarde, se já tiverem sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas fechadas) e tais linhas de ação tiverem sido incorporadas ao programa de inspeção aprovado pela ANAC:

(1) (iii) modelo B4-200: 25.500 voos acima da linha de janelas e 34.000 voos abaixo da linha de janelas;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:
- “tais linhas de ação tiverem”.
- “acima”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 494

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1507

(a)(2) capacidade máxima de carga paga igual ou maior que 3.402 kgf (7.500 lbf).

(b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo antes de 15 de dezembro de 2010, o operador deve submeter à ANAC uma proposta de instruções de manutenção para os tanques que atenda os requisitos do RBHA E88, emitido pelo FAA/EUA.

(d) As revisões propostas do programa de inspeção dos sistemas de tanques de combustível, especificadas no parágrafo (c) desta seção, devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do RBHA E88 ou da seção 25.1529 e Appendix H do 14 CFR Part 25 vigente em 6 de junho de 2001, todos emitidos pelo FAA/EUA (incluindo aquelas desenvolvidas para tanques auxiliares de combustível, se houver algum, instalados de acordo com um certificado suplementar de tipo ou outras aprovações de projeto) e devem ser aprovadas pela ANAC.

(e) Antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com Instruções para Aeronavegabilidade Continuada desenvolvidas para atender as disposições do RBHA E88 ou da seção 25.1529 do 14 CFR Part 25 vigente em 6 de junho de 2001, ambos emitidos pelo FAA/EUA, o operador deve incluir, no programa de inspeção do avião, inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1507

(a)(2) capacidade máxima de carga paga igual ou maior que 3400 kg (7500 lb).

(b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo antes de 15 de dezembro de 2010, o operador deve submeter à ANAC uma proposta de instruções de manutenção para os tanques que atenda aos requisitos do RBHA-E 88, ou regulamento que vier a substituí-lo.

(d) As revisões propostas do programa de inspeção dos sistemas de tanques de combustível, especificadas no parágrafo (c) desta seção, devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do RBHA-E 88 ou da seção 25.1529 e Appendix H do 14 CFR Part 25 vigente em 6 de junho de 2001, emitido pelo FAA/EUA (incluindo aquelas desenvolvidas para tanques auxiliares de combustível, se houver algum, instalados de acordo com um certificado suplementar de tipo ou outras aprovações de projeto) e devem ser aprovadas pela ANAC.

(e) Antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com Instruções para Aeronavegabilidade Continuada desenvolvidas para atender às disposições do RBHA-E 88 ou da seção 25.1529 do 14 CFR Part 25 vigente em 6 de junho de 2001, emitido pelo FAA/EUA, o operador deve incluir, no programa de inspeção do avião, inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em 91.1045, o valor de 7500 lb é aproximado para 3400 kg. Sugiro que seja padronizado o valor a ser utilizado, entre as duas seções.

Ainda, sugiro padronizar a forma de escrever números com milhares, com ou sem ponto.

Por fim, recomendo avaliar a padronização entre a unidade para carga, entre kgf/lbf e kg/lb.

Em (b), entendo que não é adequado dizer que o RBHA E88 seja emitido pelo FAA. Embora adote as regras do SFAR 88, o RBHA é emitido pela ANAC. Por exemplo, isso não é adotado para os RBACs de certificação: não se diz que são emitidos pelo FAA. Foi também incluído que a referência pode ser a um regulamento que vier a substituí-lo.

Ainda, foi alterado “atenda aos requisitos” e “atender às disposições”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

O parágrafo (b) foi excluído em razão da análise da contribuição nº 495 deste Relatório.

O restante das sugestões foram acatadas.

A unidade foi padronizada em kg/lb, pois se refere a massa e não a peso.

Contribuição nº 495

Colaborador: Rodrigo Hirayama

Instituição: ANAC/SAR/GGCP/GCEN

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

91.1507 Programa de inspeção dos tanques de combustível

(a) Esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:

(1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 ou mais assentos; ou

(2) capacidade máxima de carga paga igual ou maior que 3.402 kgf (7.500 lbf).

(b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo antes de 15 de dezembro de 2010, o operador deve submeter à ANAC uma proposta de instruções de manutenção para os tanques que atenda os requisitos do RBHA E88, emitido pelo FAA/EUA.

(c) Após 1 ano da data de publicação deste Regulamento, somente será permitido operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção se o programa de inspeção para aquele avião tiver sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis aos sistemas de tanques de combustível.

(d) As revisões propostas do programa de inspeção dos sistemas de tanques de combustível, especificadas no parágrafo (c) desta seção, devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do RBHA E88 ou da seção 25.1529 e Appendix H do 14 CFR Part 25 vigente em 6 de junho de 2001, todos emitidos pelo FAA/EUA (incluindo aquelas desenvolvidas para tanques auxiliares de combustível, se houver algum, instalados de acordo com um certificado suplementar de tipo ou outras aprovações de projeto) e devem ser aprovadas pela ANAC.

(e) Antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com Instruções para Aeronavegabilidade Continuada desenvolvidas para atender as disposições do RBHA E88 ou da seção 25.1529 do 14 CFR Part 25 vigente em 6 de junho de 2001, ambos emitidos pelo FAA/EUA, o operador deve incluir, no programa de inspeção do avião, inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada.

(f) As mudanças no programa de inspeção do sistema de tanques de combustível identificadas nos parágrafos (d) e (e) desta seção e qualquer revisão posterior devem ser submetidas à ANAC para aprovação.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo antes de 15 de dezembro de 2010, o operador deve submeter à ANAC uma proposta de instruções de manutenção para os tanques que atenda os requisitos do RBHA E88, ~~emitido pelo FAA/EUA.~~

(c) Após 1 ano da data de publicação deste Regulamento, somente será permitido operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção se o programa de ~~inspeção~~ **manutenção** para aquele avião tiver sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis aos sistemas de tanques de combustível.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Comentário geral: A inclusão desse requisito no RBAC 91 tem objetivo de afetar qual tipo de aeronave? Existe algum operador que opera a aeronave de acordo com (a) que não seja RBAC 121?

Existe aprovação em campo de tanques auxiliares no Brasil? Se não for uma realidade nossa não veja a razão do parágrafo (b) existir.

Comentário (b): retirar o FAA/EUA, o RBHA E88 foi emitido pela ANAC, apesar de ser cópia do regulamento americano.

Comentário (c): Programa de manutenção parece mais coerente do que programa de inspeção.

Comentário (d) e (e): identificar qual foi a data em que ANAC adotou o 14 CFR part 25 na emenda 102 e corrigir a informação nesse parágrafo. Retirar FAA/EUA. Corrigir programa de inspeção por programa de manutenção.

Documentos de auxílio: RBAC 26 emenda 01; Docket No. FAA-2005-22997; RBAC 121.1113 emenda 03; RBHA-E 88.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

1. O RBHA 91.1507 tem a intenção de incluir a exigência para o operador revisar seu programa de manutenção e incluir tarefas de manutenção relacionadas a tanques de combustível. Essas tarefas devem ser baseadas em instruções para aeronavegabilidade

continuadas desenvolvidas de acordo com o RBHA- E88 e RBAC nº 25. Entretanto esses requisitos são aplicáveis a aeronaves categoria transporte e, de acordo com a CI 21-12F, grandes modificações são aprovadas pelas gerências regionais por meio do SEGVOO 001, apenas para modificações incorporadas em aeronaves categoria normal, utilitária ou acrobática cuja base de certificação seja o RBHA/FAR 23 ou RBHA/FAR 27, não pressurizadas, com número máximo de passageiros de até 9 (nove), inclusive, exceto quando especificado um número menor. A CI 21-12 F também define as modificações que podem ser aprovadas em campo e alterações nos tanques de combustível não estão incluídas.

O parágrafo 91.1507 (b) foi excluído, conforme sugerido, pois é baseado no requisito da FAA que possui um escopo bem mais amplo de aprovações de modificações em campo

Com relação ao comentário “b”, foi acatada a sugestão.

Com relação ao comentário “c”, a sugestão não foi acatada. O termo “*inspection program*” do 14 CFR Part 91 foi traduzido em todo o regulamento como “programa de inspeção”, de modo que não há sentido em desarmonizar apenas neste parágrafo.

Com relação ao comentário “d”, sugestão parcialmente acatada. Na época citada era adotado por referência o 14 CFR Part 91 e conforme o item 2 do RBHA 25, que somente foi revogado com a entrada em vigor do RBAC nº 25, em 23/4/2009, seriam “adotadas como datas de atualização para” o “RBHA 25 as datas dos ‘Amendments’ do FAR 25 do FAA”. Então a data está correta e a referência à norma americana também. Quanto à referência ao FAA/EUA, foi mantida apenas para o 14 CFR Part 25, pois o RBHA-E 88 é publicação nacional.

Contribuição nº 496

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1703

(e) Os detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 ou de especificações administrativas emitidas segundo a subparte K deste Regulamento devem inserir no seu programa de treinamento inicial e periódico o treinamento referente às qualificações requeridas no parágrafo (c)(2) desta seção e devem prover treinamento a todos os tripulantes técnicos, o pessoal de manutenção e os DOV, conforme aplicável, envolvidos nas operações específicas cuja aprovação é solicitada.

(f) Os operadores não detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e de especificações administrativas emitidas segundo a subparte K deste Regulamento devem prover um treinamento, referente às qualificações requeridas no parágrafo (c)(2) desta seção, a todos os tripulantes técnicos, o pessoal de manutenção e os DOV, conforme aplicável, envolvidos nas operações específicas cuja aprovação é solicitada, inicialmente e a cada dois anos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1703

(e) Os detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 ou de especificações administrativas emitidas segundo a subparte K deste Regulamento devem inserir no seu programa de treinamento inicial e periódico o treinamento referente às qualificações requeridas no parágrafo (c)(2) desta seção e devem prover treinamento a todos os tripulantes de voo, o pessoal de manutenção e os despachantes operacionais de voo (DOV), conforme aplicável, envolvidos nas operações específicas cuja aprovação é solicitada.

(f) Os operadores não abrangidos pelo parágrafo (e) desta seção devem prover um treinamento referente às qualificações requeridas no parágrafo (c)(2) desta seção a todos os tripulantes de voo, o pessoal de manutenção e os DOV, conforme aplicável, envolvidos nas operações específicas cuja aprovação é solicitada, inicialmente e a cada dois anos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sugiro que o termo “DOV” seja aberto em sua primeira ocorrência no regulamento, na forma “despachante operacional de voo (DOV)”.

Foi alterado “tripulantes técnicos” para “tripulantes de voo”, expressão definida no RBAC 01.

No parágrafo (f), foi simplificada a aplicabilidade, fazendo-se referência ao parágrafo (e). Por fim, foram retiradas vírgulas que considero desnecessárias.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

A primeira ocorrência da sigla “DOV” foi no parágrafo 91.1703 (e). Desse modo, ela foi grafada por extenso naquele parágrafo.

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Contribuição nº 497

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1703 (b) (1) autorização específica, constante nas Especificações Operativas (EO), se o operador aéreo for certificado pela ANAC; ou (2) Carta de Autorização para operações específicas (LOA), para os demais operadores aéreos, que deve ser solicitada à ANAC com pelo menos sessenta dias de antecedência do início pretendido da operação.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1703 (b) (1) autorização específica, constante nas Especificações Operativas (EO), se o operador aéreo for certificado pela ANAC; (2) autorização específica, constante nas especificações administrativas, para detentores de especificações administrativas emitidas segundo a subparte K deste Regulamento; ou (3) Carta de Autorização para operações específicas (LOA), para os demais operadores aéreos, que deve ser solicitada à ANAC com pelo menos sessenta dias de antecedência do início pretendido da operação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Incluída menção às especificações administrativas, em alinhamento ao 91.1015(a)(2). Não há por que emitir LOA para as operações regidas pela subparte K, se há um documento específico onde tal autorização pode ser registrada. Como a subparte K não menciona explicitamente certificação, mas apenas obtenção de especificações administrativas, entendo que estas operações não seriam abrangidas por (b)(1).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Todo o parágrafo (b) foi excluído da proposta, pois não convém no Regulamento tratar sobre a forma como a ANAC expedirá as autorizações específicas.

Contribuição nº 498
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1707 (b) A combinação do equipamento e do método de operação deve atender a acuracidade de navegação estabelecida para a operação no espaço aéreo MNPS pretendido.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1707 (b) A combinação do equipamento e do método de operação deve atender à precisão de navegação estabelecida para a operação no espaço aéreo MNPS pretendido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não foi encontrada no VOLP (http://www.academia.org.br/nossa-lingua/busca-no-vocabulario) a palavra “acuracidade”. Creio que a tradução de “accuracy” seria “acurácia”. No entanto, sugiro uso de “precisão”. Ainda, foi incluída crase.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta, mas utilizado o termo NAT-HLA ao invés de MNPS. O conceito de MNPS – <i>Minimum Navigation Performance Specification</i> foi superado pelo conceito mais abrangente de PBN – <i>Performance Based Navigation</i> , que encontra-se detalhado no Doc 9613 – <i>PBN Manual</i> da ICAO e, no Brasil, pela IS nº 91- 001. Em decorrência dessa nova realidade, o espaço aéreo até então designado NAT – MNPS passou a ser formalmente denominado NAT – HLA (<i>North Atlantic High Level Airspace</i>), a partir de 4 de fevereiro de 2016. Autorizações concedidas pelos Estados a seus operadores em data anterior a 4 de fevereiro de 2016 e, portanto, ainda sob a designação NAT-MNPS, serão aceitas até 31 de dezembro de 2019. Ver IS nº 91-006.

Contribuição nº 499
Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Programa de monitoração RVSM
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1709 (e) o parágrafo (b)(1) não se aplica no caso de operadores com programa de monitoração RVSM, sendo que a quantidade de aeronaves que deve ser avaliada para o programa deve ser aquela estabelecida pela ICAO/CARSAMA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A ICAO sugere, no Anexo 6 parágrafo 7.2.7 que algumas aeronaves do operador realizem o voo de monitoração para garantir que os limites de operação RVSM são atingidos. A proposta de que todas as aeronaves realizem tais voos, onera o operador que possui uma frota com aeronaves de mesmo grupo como estabelecido pela ICAO. Desta forma, sugerimos a alteração para que caso o operador possua um programa de monitoração RVSM aprovado, ele não precisa fazer o voo para todas as aeronaves.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

O parágrafo (b)(1) foi complementado para incluir a isenção proposta.

Contribuição nº 500

Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa

Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

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

91.1709

(1) nos primeiros seis meses de operação após a aprovação inicial e posteriormente a cada dois anos ou 1000 horas de voo, o que for maior, cada aeronave deve realizar e ser aprovada em um voo de monitoramento para verificar se o erro do sistema de altimetria (ASE) está dentro dos limites estabelecidos pela OACI; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1709

O parágrafo (b)(1) não se aplica no caso de operadores com programa de monitoração RVSM, sendo que a quantidade de aeronaves que deve ser avaliada para o programa deve seguir o estabelecido pela ICAO/CARSAMA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A ICAO sugere, no Anexo 6 parágrafo 7.2.7 que algumas aeronaves do operador realizem o voo de monitoração para garantir que os limites de operação RVSM são atingidos. A proposta de que todas as aeronaves realizem tais voos, onera o operador que possui uma frota com aeronaves de mesmo grupo como estabelecido pela ICAO

A experiência de mais de 10 anos de operação com RVSM nas FIR brasileiras tem demonstrado que houve um aumento significativo da confiabilidade dos equipamentos e sistemas das aeronaves envolvidos na manutenção da altitude em voo nivelado. Prova disso é a ausência de relatórios de desvio de altitude. Com isso a proposta é dilatar os prazos necessários para refazer a campanha de monitoramento altimétrico e, ao invés de realizar em 100% das aeronaves, contemplar apenas uma amostra da frota, tendo em vista a geração dos equipamentos. A proposta é utilizar o mesmo critério da ICAO, conforme carta em anexo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

O parágrafo (b)(1) foi complementado para incluir a isenção proposta.

Contribuição nº 501

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1711

(c) Para a aprovação de aproximações de precisão ILS categoria II o operador deverá comprovar que a tripulação cumpriu o treinamento em simulador de voo nível C ou D no respectivo modelo de aeronave pretendida (e caso não seja viável, da forma alternativa estabelecida pela ANAC), e que a aeronave foi operada por um período de pelo menos seis meses e 30 aproximações com DH de 200 pés ou mais e RVR não menor que 450m, utilizando os procedimentos de operação e manutenção esperados quando os mínimos são atingidos.

(d) Para a aprovação de aproximações de precisão ILS categoria III, o operador deverá comprovar que a tripulação cumpriu o treinamento em simulador de voo nível C ou D no respectivo modelo de aeronave pretendida (e caso não seja viável, da forma alternativa estabelecida pela ANAC), e que a aeronave foi operada por um período de pelo menos 6 meses e 100 aproximações com os mínimos da categoria II, utilizando os procedimentos de operação e manutenção esperados quando a DH é atingida.

(e) Se o número de aproximações não bem sucedidas exceder 5% do total de aproximações requeridas pelos parágrafos (c) e (d) desta seção, o número de aproximações requeridas deve ser excedida de pelo menos 10 até que se obtenha um índice de insucesso máximo de 5%.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1711

(c) Para a aprovação de aproximações de precisão ILS categoria II o operador deve comprovar que a tripulação cumpriu o treinamento em simulador de voo nível C ou D no respectivo modelo de aeronave pretendida (e caso não seja viável, da forma alternativa estabelecida pela ANAC), e que a aeronave foi operada por um período de pelo menos seis meses e 30 aproximações com DH de 200 pés ou mais e RVR não menor que 450m, utilizando os procedimentos de operação e manutenção esperados quando os mínimos são atingidos.

- (d) Para a aprovação de aproximações de precisão ILS categoria III, o operador deve comprovar que a tripulação cumpriu o treinamento em simulador de voo nível C ou D no respectivo modelo de aeronave pretendida (e caso não seja viável, da forma alternativa estabelecida pela ANAC), e que a aeronave foi operada por um período de pelo menos 6 meses e 100 aproximações com os mínimos da categoria II, utilizando os procedimentos de operação e manutenção esperados quando a DH é atingida.
- (e) Se o número de aproximações não bem sucedidas exceder 5% do total de aproximações requeridas pelos parágrafos (c) e (d) desta seção, o número de aproximações requeridas deve ser aumentado em pelo menos 10 até que se obtenha um índice de insucesso máximo de 5%.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção/ajuste editorial:

- em (c) e (d), uso de “deve” em lugar de “deverá” para estabelecer obrigações ao regulado.
- em (e), “exceder” em lugar de “execer”

Ainda, foi alterado o trecho “deve ser excedida de pelo menos 10”. Considero mais adequado falar que o número deve ser aumentado em 10, ou que devem ser adicionadas 10 aproximações ao número.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 502

Colaborador: Alexandre Rodrigues Filizola

Instituição: ANAC

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

91.1713 Autorização para exceder Mach 1

(a) Para solicitar autorização para exceder Mach 1, um operador aéreo deve atender ao disposto na Seção 91.1703 deste Regulamento.

(b) É proibido exceder Mach 1 sobre o continente, com exceção dos casos previstos no parágrafo (c) ou (e) desta seção.

(c) Para as situações previstas no parágrafo (d) desta seção, uma autorização para exceder Mach 1 sobre o continente pode ser concedida se:

- (1) o operador demonstrar que não é viável que os voos sejam realizados sobre áreas oceânicas;
- (2) o operador enviar uma descrição da área de ensaios proposta, incluindo uma análise ambiental desta;
- (3) a área impactada pelo estrondo sônico for desabitada; e
- (4) o operador demonstrar que o estrondo sônico não atingirá significativamente a superfície fora da área autorizada.

(d) A ANAC somente emitirá autorização para exceder Mach 1 de acordo com as condições impostas pelo parágrafo (c) desta seção em voos para:

- (1) demonstração de conformidade com requisitos de aeronavegabilidade;
- (2) determinação das características do estrondo sônico do avião; ou
- (3) avaliação de meios para reduzir ou eliminar os efeitos do estrondo sônico.

(e) Uma autorização para exceder Mach 1 sobre o continente pode ser concedida pela ANAC caso o operador demonstre que as características do estrondo sônico não causarão danos ambientais na superfície.

(f) A ANAC pode suspender uma autorização para exceder Mach 1 caso o operador não cumpra algum dos requisitos deste Regulamento, opere em desconformidade com a sua autorização ou seja evidenciado algum dano ambiental potencial ou real na superfície que não havia sido previsto quando da concessão da autorização.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1713 Autorização para exceder Mach 1

(a) Para solicitar autorização para exceder Mach 1, um operador aéreo deve atender ao disposto na Seção 91.1703 deste Regulamento.

(b) É proibido exceder Mach 1 sobre o continente, com exceção dos casos previstos no parágrafo (c) ~~ou (e)~~ desta seção.

(c) Para as situações previstas no parágrafo (d) desta seção, uma autorização para exceder Mach 1 sobre o continente pode ser concedida se:

- (1) o operador demonstrar que não é viável que os voos sejam realizados sobre áreas oceânicas;
- (2) o operador enviar uma descrição da área de ensaios proposta, incluindo uma **análise que demonstre que os possíveis efeitos dos estrondos sônicos não resultarão em danos ambientais na superfície** desta;
- (3) a área impactada pelo estrondo sônico for desabitada;
- (4) o operador demonstrar que o estrondo sônico não atingirá significativamente a superfície fora da área autorizada;
- (5) **a área impactada pelo estrondo sônico não for área de proteção ambiental, nos termos do artigo 24 da Lei 9985/00.**

(d) A ANAC somente emitirá autorização para exceder Mach 1 de acordo com as condições impostas pelo parágrafo (c) desta seção em voos para:

- (1) demonstração de conformidade com requisitos de aeronavegabilidade;
- (2) determinação das características do estrondo sônico do avião; ou
- (3) avaliação de meios para reduzir ou eliminar os efeitos do estrondo sônico.

~~(e) Uma autorização para exceder Mach 1 sobre o continente pode ser concedida pela ANAC caso o operador demonstre que as características do estrondo sônico não causarão danos ambientais na superfície.~~

(f) A ANAC pode suspender uma autorização para exceder Mach 1 caso o operador não cumpra algum dos requisitos deste Regulamento, opere em desconformidade com a sua autorização ou seja evidenciado algum dano ambiental potencial ou real em ~~na~~ superfície ~~que não havia sido~~ prevista ~~quando da concessão da autorização.~~

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Especificamente quanto aos itens:

(b) Alteração para acomodar a eliminação do parágrafo (e).

(c) (2) A redação proposta visa reduzir ambiguidade no uso do termo “análise ambiental”, expressão que não tem significado próprio e ensejaria no caso específico do ruído aeronáutico, necessidade de definição em instrução suplementar. Desta forma a sugestão tenta especificar o que seria esperado da análise solicitada.

(c) (5) Inclusão de mais um item no parágrafo visa tornar o regulamento conforme com demanda já prevista em lei de proteção ambiental. O artigo 24 da Lei 9985/00 versa sobre a limitação do espaço aéreo nas unidades de conservação. O Decreto 4.340/02, que regulamentou a Lei, prevê em seu artigo 7 que os limites ao espaço aéreo das unidades de conservação são estabelecidos pelo Plano de Manejo.

(e) O dispositivo contraria o estado da arte do conhecimento científico no que diz respeito a procedimentos operacionais para redução de estrondo sônico (Mach cut-off). De acordo com estudos recentes apresentados no WG01 Working Group 01 do CAEP/OACI Committee on Aviation Environmental Protection da OACI, “*The “Mach cut-off” phenomenon occurs under certain operational conditions such that the sonic boom does not reach the ground (i.e. flight at Mach 1.15 or less at 35,000 feet or above, see Figure 3 in Appendix A). Theoretically (per RFP Dr. V. Sparrow), as shockwaves propagate through warmer air close to the ground, the speed of sound increases and shockwaves are refracted, or bent, upward away from the ground.*” (Vide CAEP-SG/20153-WP/32). Sendo assim, procedimentos operacionais que reduzam os efeitos do estrondo sônico só podem ocorrer em condições atmosféricas muito específicas, normalmente fora do controle do operador.

(f) Eliminação da ambiguidade. A redação atual não permite afirmar a relação de subordinação da palavra “previsto”. Outra solução além da apontada seria antecipar “previsto”, caso essa palavra esteja subordinada a “dano”, o que resultaria em “(f) A ANAC pode suspender uma autorização para exceder Mach 1 caso o operador não cumpra algum dos requisitos deste Regulamento, opere em desconformidade com a sua autorização ou seja evidenciado algum dano ambiental potencial ou real que não havia sido previsto na superfície quando da concessão da autorização.”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Não foi incluído o parágrafo (b)(5), por entender-se que trata de requisito de controle do DECEA, quando da autorização do uso do espaço aéreo. Em compensação, foi acrescentado ao caput do parágrafo (c) que a autorização seria concedida pela ANAC, a fim de que fique mais explícito para o regulado que ele terá que interagir com o DECEA.

Contribuição nº 503

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1715

(c) A aeronave que realizará as operações Steep Approach acima de 4,5 graus deve estar certificada para tais operações, e deve constar no seu manual de voo aprovado da aeronave os procedimentos pertinentes.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1715 (c) A aeronave que realizará as operações Steep Approach acima de 4,5 graus deve estar certificada para tais operações, e deve constar no seu manual de voo aprovado os procedimentos pertinentes.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - “seu manual de voo aprovado” em vez de “seu manual de voo aprovado da aeronave”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 504
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1717 (c) (2) enhanced vision system (EVS) significa um sistema de exibição de imagens eletrônicas em tempo real da cena externa ativada por meio de sensores de imagens.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1717 (c) (2) enhanced vision system (EVS) significa um sistema de exibição de imagens eletrônicas em tempo real da cena externa por meio do uso de sensores de imagens.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Harmonização da definição de EVS com o Anexo 6. Não há “ativação” da imagem. “achieved through” pode ser traduzido somente por “por meio de” (“obtido/alcançado por meio de” também seria possível, mas é desnecessário).
Seguem as definições, em inglês e espanhol, para verificação: “Enhanced vision system (EVS). A system to display electronic real-time images of the external scene achieved through the use of image sensors.” “Sistema de visión mejorada (EVS). Sistema de presentación, en tiempo real, de imágenes electrónicas de la escena exterior mediante el uso de sensores de imágenes.”
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 505
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1719 (c) (1) um meio eletrônico para fornecer uma exibição da cena topográfica frontal externa (os recursos naturais ou artificiais de um lugar ou região especialmente de um modo a mostrar suas posições relativas e elevações) por meio do uso de sensores de imagens, tais como visão infravermelha, ondas milimétricas radiométricas, radar de ondas milimétricas e imagem de baixo nível de luz intensificado; (2) as imagens do sensor EFVS e a simbologia de voo da aeronave (pelo menos a velocidade, velocidade vertical, atitude da aeronave, proa, altitude, orientação de comando como apropriado para a aproximação a ser voada, indicações de desvio da trajetória, vetor da trajetória de voo e referência angular da trajetória de voo) são apresentadas em um HUD, ou em um display equivalente, de modo que são claramente visíveis para o piloto voando (pilot flying) em sua posição normal e linha de visão e olhando para frente ao longo de sua trajetória de voo. As seguintes características são também requeridas:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1719 (c) (1) um meio eletrônico para fornecer uma exibição da cena topográfica frontal externa (os recursos naturais ou artificiais de um lugar ou região especialmente de um modo a mostrar suas posições relativas e elevações) por meio do uso de sensores de imagens, tais como visão infravermelha, ondas milimétricas radiométricas, radar de ondas milimétricas e imagem de baixo nível de luz intensificado;

(2) as imagens do sensor EFVS e a simbologia de voo da aeronave (pelo menos a velocidade, velocidade vertical, atitude da aeronave, proa, altitude, orientação de comando como apropriado para a aproximação a ser voada, indicações de desvio da trajetória, vetor da trajetória de voo e referência angular da trajetória de voo) são apresentadas em um HUD, ou em um display equivalente, de modo que são claramente visíveis para o piloto voando (pilot flying) em sua posição normal e linha de visão e olhando para frente ao longo de sua trajetória de voo. As seguintes características são também requeridas:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- “radiométricas”
- “Características”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 506

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1803

(a)(2) *operação aérea especial de segurança pública e/ou de defesa civil* significa uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por órgão de segurança pública ou de defesa civil, incluindo policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras.

91.1805

(a) As operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras e devem:

91.1809

(d) É responsabilidade do órgão estabelecer os padrões mínimos de treinamento das tripulações no que diz respeito às operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública.

91.1811

(a) Em operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público, os órgãos previstos por esta Subparte estão dispensados:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1803

(a)(2) *operação aérea especial de segurança pública e/ou de defesa civil* significa uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por órgão de segurança pública ou de defesa civil, incluindo policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras.

91.1805

(a) As operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras e devem:

91.1809

(d) É responsabilidade do órgão estabelecer os padrões mínimos de treinamento das tripulações no que diz respeito às operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil.

91.1811

(a) Em operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público, os órgãos previstos por esta Subparte estão dispensados:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Embora a definição de 91.1803 se refira apenas a “*operação aérea especial de segurança pública e/ou de defesa civil*”, nas seções seguintes é utilizada a expressão “*operação aérea especial de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública*”. Assim, não fica clara a aplicabilidade dos requisitos da subparte O.

A proposta acima assumiu que a aplicabilidade da subparte abrangeria apenas as operações de segurança pública e/ou de defesa civil, conforme consta em 91.1801.

Entendo que, caso haja intenção de se abranger, na aplicabilidade dos requisitos da subparte O, “operações aéreas especiais de órgãos da administração pública”, outros que não órgãos de segurança pública ou de defesa civil, seria importante incluí-los na definição de 91.1803(a)(2). Caso seja intenção estender essa aplicabilidade, sugiro mencionar órgãos de administração pública também em 91.1801 e em 91.1(a)(2).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 507

Colaborador: Messias Alan de Magalhães, Maj PM

Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo

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

RBAC 91
91.1803 (a) (2)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir: "e outras operações, conforme a necessidade pública."

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os serviços realizados pelos órgãos de segurança pública e defesa civil, pela sua peculiaridade, incluem atividades que não podem ser listadas de maneira restritiva como está na proposta, sob risco de prejudicar o interesse público resguardado por essas instituições.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 508

Colaborador: Alex Mena Barreto

Instituição: SENASP-MJ

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

91.1803 Definições

(a) Para os propósitos desta Subparte, as seguintes definições se aplicam:

(1) *órgão de segurança pública e/ou órgão de defesa civil* significam órgãos da administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, das autarquias e das fundações autárquicas destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio público; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1803 Definições

(a) Para os propósitos desta Subparte, as seguintes definições se aplicam:

(1) *órgão de segurança pública e/ou órgão de defesa civil* significam órgãos da administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio público, conforme previsão constitucional; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em que pese às definições serem para os propósitos do Regulamento, não pode a norma subsidiária inovar em assunto tratado em nível constitucional.

Os Estados-membros, assim como o Distrito Federal, devem seguir o modelo federal, previsto no art. 144 da Constituição, que aponta os órgãos incumbidos do exercício da segurança pública.

Especificamente sobre o artigo 144, o primeiro aspecto a ser observado é que o rol de órgãos constante do artigo é taxativo, não permitindo, dessa forma, a inclusão de nenhum outro órgão, seja pelos Estados ou municípios, que devem sim, observar o modelo federal.

Se resta, pois vedada aos Estados-membros a possibilidade de estender o rol, conforme jurisprudência pacífica, definindo tal lista como *numerus clausus*, não pode a administração pública estender tal lista a título regulatório, incluindo autarquias e fundações autárquicas.

(ADI 1.182, voto do rel. min. Eros Grau, julgamento em 24-11-2005, Plenário, DJ de 10-3-2006, e ADI 2.827, rel. min. Gilmar Mendes, julgamento em 16-9-2010, Plenário, DJE de 6-4-2011).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 509
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1805 (a) As operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras e devem: (1) ser certificadas conforme o RBAC nº 21, ou equivalente; (2) cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBAC nº 23, RBAC nº 25, RBAC nº 26, RBAC nº 27 ou RBAC nº 29, ou equivalentes, como aplicável à aeronave; (3) ser mantidas conforme estabelecido pelo RBAC nº 43 e pela Subparte E deste Regulamento; (4) ser identificadas como previsto no RBAC nº 45, ou equivalente; (5) ser registradas na ANAC como aeronaves públicas, conforme disposto na Resolução nº 293/2013; (6) ser mantidas por organizações de manutenção certificadas segundo o RBAC nº 145; (7) ser operadas por tripulantes habilitados pela ANAC que atendam aos requisitos do RBAC nº 61 e 67; e (8) ser operadas de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos neste Regulamento e nas regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1805 (a) As operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras e como aeronaves públicas, conforme disposto na Resolução nº 293/2013.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Esta subparte não é a única que se aplica a operações de segurança pública. Todo o restante do RBAC 91, assim como os outros regulamentos da ANAC, salvo que seja especificado o contrário, também se aplica a operações de aeronaves de segurança pública. Assim, não há razão para querer listar, em um único parágrafo, todas as regras que estas aeronaves devem seguir. Isso pode levar ao entendimento (a meu ver, incorreto) de que, se não está listada nesse parágrafo, a regra não seria aplicada a tais operações. Entendo que esta subparte apenas deveria conter as regras específicas para as operações de que trata, seja para estabelecer requisitos adicionais, seja para permitir exceções a requisitos que normalmente seriam aplicáveis a todas as operações. Assim, não é necessário, nem desejável, que essa subparte “estabeleça” regras que, independentemente de constarem nessa subparte, já devem ser cumpridas, pois são estabelecidas em outros regulamentos ou em trechos de aplicabilidade mais ampla do próprio RBAC 91. Ainda, observo que o título da seção “aeronaves autorizadas” indicaria que a seção deveria tratar apenas das aeronaves. Porém, no RBHA atual e na minuta, estão incluídos requisitos associados aos tripulantes e até de tráfego aéreo. Observo também que alguns requisitos estão redundantes com outros trechos da própria subparte O, como o requisito de a manutenção precisar cumprir o RBAC 43 e por organizações certificadas pelo RBAC 145, que também constam em 91.1813. O único requisito específico seria a exigência de que sejam registradas como aeronaves públicas. Embora possa se alegar que essa regra também já seria estabelecida na Resolução 293, não vejo problema em fazer uma referência cruzada para esse caso específico.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 510
Colaborador: Robson Monteiro Rocha, 1º Ten PM
Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 91 91.1805 (a) (5)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir: "com exceção das aeronaves alugadas, cedidas ou depositadas em caráter excepcional aos órgãos da Administração Pública para atender aos serviços por ela executados".
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Embasar a utilização de aeronaves pertencentes ao particular e cedidas ao Poder Público para atender a situações excepcionais, por exemplo, catástrofes, perturbação da ordem pública, indisponibilidade de aeronaves utilizadas em serviços essenciais, dentre outras eventualidades.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 511

Colaborador: Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos

Instituição: Associação União das Asas/Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

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

91.1805 Aeronaves autorizadas

(...)

(2) cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBAC nº 23, RBAC nº 25, RBAC nº 26, RBAC nº 27 ou RBAC nº 29, ou equivalentes, como aplicável à aeronave;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1805 Aeronaves autorizadas

(...)

(2) cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBAC nº 23, RBAC nº 25, RBAC nº 26, RBAC nº 27 ou RBAC nº 29, ou Normas ASTM internacional emitida pelo comitê técnico Aviação e Aeroespacial, ou equivalentes emitidos pelas autoridades de aviação civil de outros países signatários da OACI (ICAO), como aplicável à aeronave;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A regulamentação aeronáutica brasileira está em uma fase de ajustes, migrando os antigos RBHA para os novos RBAC, portanto existe um grande lapso temporal entre o que surge no exterior e sua efetiva aplicação no Brasil. Deste modo, o RBAC 91 precisa estar pronto para as normativas aplicáveis que surjam após a sua publicação, tanto que a minuta prevê os “equivalentes”. A modificação sugerida se justifica para se dar mais clareza ao que é “equivalentes” estabelecendo parâmetros mínimos de segurança, como as normas ASTM internacional adotadas como requisitos mínimos pela FAA nos Estados Unidos e os regulamentos emitidos pelas autoridades de aviação civil dos outros países signatários da OACI (ICAO), especialmente os da União Europeia, a exemplo dos procedimentos adotados pela EASA.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 512

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1807

(a) Os tripulantes de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do órgão. Nas situações excepcionais onde o efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao órgão que opera as aeronaves. Devem ser obedecidos, ainda, os seguintes itens:

(1) os pilotos da aeronave devem possuir, no mínimo:

(i) no caso do piloto em comando, este deve possuir, no mínimo, uma licença de piloto comercial (PC ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera;

(ii) no caso do piloto segundo em comando, este deve possuir, no mínimo, uma licença de piloto comercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o piloto em comando da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, em conformidade com o RBAC nº 61; e

(iii) CMA emitido em conformidade com o RBAC nº 67;

(2) os demais tripulantes devem possuir habilitação técnica sob responsabilidade do órgão e o CMA equivalente ao de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBAC nº 67; e

(3) qualquer tripulante contratado segundo o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT), está sujeito à Lei do Aeronauta.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1807

(a) Os tripulantes de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do órgão. Nas situações excepcionais onde o efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao órgão que opera as aeronaves. Devem ser obedecidos, ainda, os seguintes itens:

(1) os pilotos da aeronave devem possuir, no mínimo, uma licença de piloto comercial na categoria da aeronave;

(i) Ressalvado o previsto no RBAC 61 e neste regulamento, e desde que a aeronave não seja certificada para operação com tripulação mínima de dois pilotos, a exigência de habilitação de categoria, classe, tipo ou de operação para o piloto segundo em comando pode

ser dispensada quando o piloto em comando da aeronave possuir habilitação de instrutor de voo válida ou licença de piloto de linha aérea, ambas na categoria da aeronave;
(2) os demais tripulantes devem receber treinamento sob responsabilidade do órgão e o CMA equivalente ao de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBAC nº 67; e
(3) qualquer tripulante contratado segundo o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT), está sujeito à Lei do Aeronauta.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme apontado na proposta de alteração da seção 91.1805, entendo que esta subparte apenas deveria conter as regras específicas para as operações de que trata, seja para estabelecer requisitos adicionais, seja para permitir exceções a requisitos que normalmente seriam aplicáveis a todas as operações. Portanto, seria desnecessário especificar que os pilotos devem possuir habilitações para as aeronaves ou CMA. Para os pilotos, foi mantido apenas o requisito de licença de piloto comercial.

Ainda, com relação à exceção aberta para que o segundo em comando não possua habilitação, entendo que essa exceção deve ser limitada, para que não seja utilizada em aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de dois pilotos. Assim, deixa-se claro que a exceção abrange apenas os casos em que ou não é requerido segundo em comando ou em que o segundo em comando é requerido apenas por regras operacionais. A exceção é necessária porque o RBAC 61.3, 91.5, 91.531, entre, possivelmente, outras, exigem que o segundo em comando seja habilitado. Uma vez que esta previsão prevaleceria sobre os requisitos do RBAC 61 ou do RBAC 91, entendo que é importante explicitar essa ressalva.

Por fim, em (a)(2), entendo que não cabe dizer que as "habilitações técnicas sob responsabilidade do órgão". A Lei 11182, art. 8º, XVII, estabelece que compete à ANAC emitir certificados de habilitação técnica. Assim, creio que é mais apropriado dizer somente que os demais tripulantes devem receber treinamento do órgão, não havendo, nesse caso, uma habilitação técnica associada. Se houver habilitação associada (supondo, por exemplo, que um avião de órgão de segurança pública exigisse comissário ou mecânico de voo), esta deveria ainda ser emitida pela ANAC, após atendidos os requisitos aplicáveis do RBHA/RBAC 63.

Caso não seja aceita a proposta, se for mantido o texto da minuta, observo que os textos "possuir, no mínimo:" são repetidos no parágrafo (a)(1) e nos seus subparágrafos (a)(1)(i) e (a)(1)(ii), exigindo um ajuste editorial.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 513

Colaborador: Messias Alan de Magalhães, Maj PM

Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo

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

RBAC 91
91.1807 (a) (1) (ii)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Substituir por: "no caso do piloto segundo em comando, este deve possuir, no mínimo, uma licença de piloto (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência da licença de PCH pode ser dispensada quando o piloto em comando da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH e o piloto segundo em comando possuir licença de Piloto Privado (PPA ou PPH) válida e CHT da aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Facilitar a formação e aquisição de experiência dos pilotos de aeronaves dos órgãos de aviação de segurança pública e de defesa civil.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 514

Colaborador: Richard Rausch Gea Silva, 1º Ten PM

Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo

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

RBAC 91
Item 91.1807 (a) (1) (ii)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir no item 91.1807 (a) (1) (iv) "Para as operações IFR de aeronaves dos órgãos de segurança pública e defesa civil, não dotadas de Piloto Automático em funcionamento, quando o Piloto segundo em comando possuir licença de PP ou PPH, o Piloto em comando deve possuir, além da habilitação em IFR, CHT de PLA ou Instrutor de Voo."

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A formação IFR dos pilotos de avião das Organizações de Aviação de Segurança Pública é realizada em aviões sem piloto automático, sendo admissível que um dos pilotos seja IFR e Instrutor de Voo e o outro piloto seja checado PP e esteja acumulando experiência para checar PC-IFR.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 515

Colaborador: Alex Mena Barreto

Instituição: SENASP-MJ

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

91.1807 Tripulantes

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(4) Consideram-se situações excepcionais para efeito do item (a):

- (i) instrutores de voo
- (ii) instrutor de operação;
- (iii) instrutor de tipo;
- (iv) instrutor de classe.

(5) As situações excepcionais serão admitidas por período de até um ano.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ao definir as tripulações como pertencentes ao efetivo do órgão, a ANAC vai de encontro à definição ao conceito de carreiras típicas de Estado, conforme definição proferida ao tratar tal excepcionalidade em relação ao direito de greve:

Servidores públicos que exercem atividades relacionadas à manutenção da ordem pública e à segurança pública, à administração da Justiça — aí os integrados nas chamadas carreiras de Estado, que exercem atividades indelegáveis, inclusive as de exação tributária — e à saúde pública.

(STF, RECLAMAÇÃO N. 6.568-SP, RELATOR: MIN. EROS GRAU, INFORMATIVO 560)

Sendo assim, não há como prever em regulamento administrativo a possibilidade de efetivo de tripulantes colocados à disposição, mesmo que subordinado operacionalmente, tendo em vista a característica indelegável da atividade de manutenção da ordem pública e segurança pública.

Tal condição, somente se aplicaria em caráter "excepcional" e para tanto tal excepcionalidade deve ser prevista expressamente na norma administrativa.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 516

Colaborador: Alex Mena Barreto

Instituição: SENASP-MJ

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

91.1807 Tripulantes

(1) os pilotos da aeronave devem possuir, no mínimo:

- (ii) no caso do piloto segundo em comando, este deve possuir, no mínimo, uma licença de piloto comercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o piloto em comando da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, em conformidade com o RBAC nº 61; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1807 Tripulantes

(1) os pilotos da aeronave devem possuir, no mínimo:

- (ii) no caso de aeronaves homologadas para operação com somente um piloto em comando, o copiloto deve possuir, no mínimo, uma licença de piloto privado (PPA ou PPH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o piloto em comando da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, em conformidade com o RBAC nº 61; e

(iii) no caso de aeronaves homologadas para operação onde a tripulação consista de um piloto em comando e um segundo em comando, o piloto segundo em comando deve possuir, no mínimo, uma licença de piloto comercial (PCA ou PCH) e certificado de

habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o piloto em comando da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, em conformidade com o RBAC nº 61; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Devido às diferenças específicas da Aviação de Segurança Pública em relação à Aviação Geral, verifica-se a necessidade de que o copiloto realize a função operacional de Comandante de Operações, sendo de fundamental importância a sua presença, já como PPA ou PPH, de modo a participar nos processos de gestão das operações de segurança pública e defesa civil, bem como acumular experiência, como observador dos processos de decisão do Comandante de Aeronave no cenário operacional de suas atividades.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 517

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1809

(b) Os órgãos previstos por esta Subparte podem formar seus próprios tripulantes ou tripulantes para outros órgãos previstos por esta Subparte, desde que possuam cursos aprovados pela ANAC. Somente pessoas vinculadas diretamente ao órgão podem ser formados segundo este parágrafo.

(c) Os instrutores de voo e os examinadores credenciados dos órgãos previstos por esta Subparte devem possuir as qualificações mínimas estipuladas pelos respectivos órgãos, além das exigidas pela ANAC para o exercício de tais atividades.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1809

(b) Os órgãos abrangidos por esta Subparte somente podem formar tripulantes se possuírem cursos aprovados pela ANAC. Somente pessoas vinculadas diretamente a órgãos abrangidos por esta Subparte podem ser formadas segundo este parágrafo.

(c) Os órgãos abrangidos por esta Subparte devem estabelecer qualificações mínimas, além das exigidas pela ANAC, para o exercício das atividades de instrutores de voo e de examinadores credenciados.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em (b), havia necessidade de ajuste editorial, pois as “pessoas vinculadas ... podem ser formadas”.

Ainda, foi proposta uma reestruturação do parágrafo, para deixá-lo mais claro. A segunda frase limitava a formação a pessoas vinculadas ao órgão (embora não seja explícito, imagino se tratar do órgão que forma o tripulante), enquanto a primeira frase permitia a formação de tripulantes para outros órgãos.

Na proposta acima, a primeira frase deixa claro que é exigido curso aprovado pela ANAC para que um órgão possa formar tripulantes. Ainda, foi alterada a estrutura da frase, para o formado “somente pode... se”, mais alinhada ao formato adotado no restante do regulamento. Já a segunda frase limita quem são as pessoas que podem ser formadas em pessoas vinculadas a órgãos abrangidos pela subparte O, seja do próprio órgão ou de outros congêneres.

Em (c), foi alterado o direcionamento do requisito. O texto atual e o da minuta é direcionado aos tripulantes. Porém, não fica claro se o órgão é obrigado a estabelecer requisitos, além dos requeridos pela ANAC.

Caso a ANAC entenda que os órgãos não sejam obrigados a estabelecer estes requisitos adicionais, entendo que é inócuo exigir que os instrutores e examinadores passem a cumprir tais requisitos: ficaria a cargo do órgão avaliar se considera tais requisitos necessários e, caso considere, ficaria a seu cargo verificá-los, da mesma forma que é mencionado com relação aos exames, em 91.1809(e)(2).

Por fim, como sugestão, foi alterada a expressão “órgãos previstos por esta subparte” para “órgãos abrangidos por esta subparte”, pois a subparte não “prevê” órgãos. Outra possibilidade seria “órgãos tratados por esta subparte”. Se aceita, esta proposta pode ser expandida a outras seções dessa subparte.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 518

Colaborador: Alex Mena Barreto

Instituição: SENASP-MJ

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

91.1809 Habilitação, treinamento e proficiência

(a) As regras para obtenção e revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um órgão previsto nesta Subparte são aquelas estabelecidas pelo RBAC nº 61 e seu efetivo cumprimento está sujeito à inspeção da ANAC.
(e) No que diz respeito ao exame de proficiência dos tripulantes:
(1) cabe à ANAC os exames relativos aos padrões de proficiência estabelecidos pelo RBAC nº 61, na forma da regulamentação vigente; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1809 Habilitação, treinamento e proficiência

(a) As regras para obtenção de licenças e habilitações para os tripulantes de um órgão previsto nesta Subparte são aquelas estabelecidas pelo RBAC nº 61 e seu efetivo cumprimento está sujeito à inspeção da ANAC.

(a1) As regras para revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um órgão previsto nesta Subparte são aquelas estabelecidas no Plano de Treinamento Operacional, previamente aprovado, e seu efetivo cumprimento está sujeito à inspeção da ANAC.

(e) No que diz respeito ao exame de proficiência dos tripulantes:

(1) cabe à ANAC os exames relativos aos padrões de proficiência estabelecidos pelo Plano de Treinamento Operacional, previamente aprovados; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os processos de formação e treinamento de um Piloto da Aviação de Segurança Pública, não envolvem apenas a sua capacidade teórica e prática em relação ao voo e a aeronave, mas também ao seu emprego nas operações de segurança pública. Assim, deve ser exigido desse profissional, tal preparação, de modo a potencializar a segurança operacional.

Para tanto, cada órgão deve definir seus padrões mediante de proficiência, conforme Plano de Treinamento Operacional a ser apresentado e previamente aprovado pela ANAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 519

Colaborador: Carlos Montino de Oliveira

Instituição: ANAC

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

91.1809 Habilitação, treinamento e proficiência

(a) As regras para obtenção e revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um órgão previsto nesta Subparte são aquelas estabelecidas pelo RBAC nº 61 e seu efetivo cumprimento **está sujeito à inspeção da ANAC.**

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) Para efeitos de processo de obtenção ou revalidação de Licença ou Certificado, os registros constantes do Sistema Decolagem Certa – DCERTA poderá ser consultado para efeitos comprobatórios ou não da veracidade das informações apresentadas pelo requerente.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Há necessidades de se verificar todo o processo na obtenção ou revalidação de Licenças e certificados, para que haja unanimidade na informação, e evitar discrepâncias no sistema.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 520

Colaborador: Carlos Montino de Oliveira

Instituição: ANAC

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

91.1809 Habilitação, treinamento e proficiência

(a) As regras para obtenção e revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um órgão previsto nesta Subparte são aquelas estabelecidas pelo RBAC nº 61 e seu efetivo cumprimento **está sujeito à inspeção da ANAC.**

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) Hora de voo realizada com violação a qualquer norma de aviação civil não será considerada para efeitos de obtenção ou revalidação de Licença ou Certificado;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto sugerido visa a implementação de vigilância na segurança operacional, e evita violações na obtenção ou revalidação de licenças ou certificados. Dessa forma ficará positivada no regulamento esse tipo de violação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 521

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1811

(a)

(1) de apresentar o relatório requerido pelo parágrafo 91.3(c), nos casos de emergência não envolvendo a aeronave propriamente dita mas sim terceiros;

(2) das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(d) deste Regulamento para pousos e decolagens em locais não homologados ou registrados; e

(g) Os documentos dispensados a bordo na forma do parágrafo (f) desta seção deverão ser conservados e estarem sempre disponíveis no órgão na base do helicóptero.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1811

(a)

(1) de apresentar o relatório requerido pelo parágrafo 91.3(c), nos casos de emergência não envolvendo a aeronave propriamente dita, mas sim terceiros;

(2) das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(d) deste Regulamento para pousos e decolagens em locais não cadastrados e aprovados; e

(g) Os documentos dispensados a bordo na forma do parágrafo (f) desta seção devem ser conservados e estar sempre disponíveis no órgão na base do helicóptero.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- vírgula antes de “mas sim”, conforme

<http://www1.folha.uol.com.br/folha/fovest/virgula.shtml>

- Em (a)(2), foi alterado o texto para alinhamento ao texto do RBAC 91.102(d) constante na minuta, que menciona locais “cadastrados e aprovados” – e não “homologados ou registrados”.

- em (g), uso de “devem” em lugar de “deverão” para estabelecer obrigações ao regulado.

- em (g), uso de “estar” em lugar de “estarem”, pois os documentos “devem estar sempre disponíveis” (e não “devem estarem”)

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 522

Colaborador: Henrique Nunes de Souza, Cap PM

Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo

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

RBAC 91

91.1811

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir alínea (f) "desde que obedecidas condições de segurança e gerenciamento do risco, os pilotos de helicópteros dos órgãos de aviação de segurança pública e defesa civil podem autorizar o embarque e o desembarque de tripulantes e passageiros em voo pairado."

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

durante operações policiais e de defesa civil, nem sempre as condições do terreno permitem o desembarque e embarque de pessoas com a aeronave pousada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 523

Colaborador: Richard Rausch Gea Silva, 1º Ten PM
Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 91 91.1811 (a) (2)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir "...em locais não homologados ou registrados, INCLUSIVE PARA OPERAÇÃO DE AVIÕES"
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As aeronaves públicas de asas fixas pertencentes aos órgãos de aviação de segurança pública e defesa social também podem excepcionalmente, utilizar pistas não homologadas para cumprir sua missão, quando não há campo de pouso homologado nas proximidades.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 524
Colaborador: Haroldo Franco Guimarães Gouveia Vilela, Cap PM
Instituição: Polícia Militar de Minas Gerais – Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC 91 91.1811 (a) (2)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir "...das exigências estabelecidas NO PARÁGRAFO 91.102 (e) E NA SEÇÃO 91.329 deste Regulamento..."
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As aeronaves públicas em serviço não precisam cumprir as exigências da seção 91.329 em virtude da primazia do interesse público sobre o particular.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 525
Colaborador: Alex Mena Barreto
Instituição: SENASP-MJ
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1811 Condições especiais de operação (a) Em operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público, os órgãos previstos por esta Subparte estão dispensados:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1811 Condições especiais de operação (a) Em operações aéreas especiais de segurança pública e/ou de defesa civil e de órgãos da administração pública, os órgãos previstos por esta Subparte estão dispensados:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O regulamento já especifica e descreve em seu item 91.1803(2) o que é operação aérea especial de segurança pública e/ou defesa civil, sendo portanto implícito nessa definição inicial os objetivos de proteção e socorro público. Dessa forma, a colocação de termos além dos previstos inicialmente nas definições não constituiu elemento constante das técnicas de elaboração normativa.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 526
Colaborador: Alex Mena Barreto
Instituição: SENASP-MJ
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
91.1811 Condições especiais de operação
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
91.1811 Condições especiais de operação

(4) das exigências estabelecidas no parágrafo 91.209(a) deste Regulamento, quando o objetivo da missão assim o exigir.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Algumas situações especiais de operação de Aviação de Segurança Pública requerem algumas medidas de dissimulação para um melhor gerenciamento do risco da atividade aérea. Uma dessas possíveis medidas é a aplicação de doutrina de uso de iluminação como forma de minimizar o risco da própria atividade aérea. Logicamente, tal medida é sempre tomada com a ciência do órgão de controle aéreo da região em operação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta Subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 527

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1813

Um órgão que opere aeronaves sob esta Subparte deve mantê-las segundo os requisitos do RBAC nº 43. Para tanto, deve possuir organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145 ou, deve contratar os serviços de organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145 para tarefas de complexidade maior que a inspeção de 100 horas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1813

Um órgão que opere aeronaves sob esta Subparte deve mantê-las segundo os requisitos do RBAC nº 43. Assim, para executar tarefas de complexidade maior que a inspeção de 100 horas, deve:

- (a) possuir organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145; ou
- (b) contratar os serviços de organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- não deveria haver vírgula após em "ou, deve".

No entanto, foi proposta uma alteração mais ampla: a aplicabilidade da exigência de que as atividades sejam realizadas por organização certificada pelo RBAC 145, foi direcionada para o início da frase. As duas opções de cumprimento foram listadas em parágrafos.

Considerando minha proposta para a seção 91.1805, caso esses requisitos de manutenção sejam válidos para todas as aeronaves, independentemente de serem aeronaves regidas pela Subparte O do RBAC 91, entendo que a seção poderia ser retirada, pois isto não alteraria o requisito.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 528

Colaborador: Alex Mena Barreto

Instituição: SENASP-MJ

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

91.1813 Manutenção das aeronaves

Um órgão que opere aeronaves sob esta Subparte deve mantê-las segundo os requisitos do RBAC nº 43. Para tanto, deve possuir organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145 ou, deve contratar os serviços de organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145 para tarefas de complexidade maior que a inspeção de 100 horas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1813 Manutenção das aeronaves

(a) Um órgão que opere aeronaves sob esta Subparte deve mantê-las segundo os requisitos do RBAC nº 43. Para tanto, deve possuir organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145 ou, deve contratar os serviços de organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145, para tarefas de complexidade de equivalência maior que a inspeção de 150 horas e/ou 12 meses.

(b) Pode, a critério do proprietário ou operador, o mecânico de manutenção aeronáutica, cadastrado na ANAC, realizar as tarefas de grau de complexidade equivalente ou inferior a 150 horas e/ou 12 meses observados os requisitos da RBAC nº 43.

(c) Mesmo que a frequência seja superior a 150 horas e/ou 12 meses, aplica-se o previsto no 43.7(b)-I, (1), (ii), da RBAC nº 43, desde que possuam nível de complexidade equivalente. Neste caso compete ao proprietário ou operador da aeronave:

(1) realizar a análise, quanto à complexidade da inspeção a ser realizada, conforme manual de manutenção do fabricante, desde que o serviço seja realizado por um mecânico cadastrado junto à ANAC.

(d) Para as aeronaves submetidas a um plano de manutenção do fabricante, segundo o qual a inspeção básica inicial seja superior a 150 horas, cabe ao proprietário ou operador da aeronave avaliar se o nível de complexidade é adequado para ser executada por um mecânico de manutenção aeronáutico, devidamente cadastrado na ANAC, conforme disposto no 43.7 (b)-I, (1), (ii), da RBAC nº 43.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As tarefas de inspeção de manutenção aeronáutica mais complexas devem ser realizadas em organização de manutenção certificada segundo os requisitos do RBAC nº 145, devido a estrutura física e logística estritamente voltada para a manutenção de aeronaves. Ocorre que a complexidade não possui relação com a frequência de inspeção, podendo haver tarefas simples que exijam uma baixa frequência de inspeção, bem como o contrário.

Por vezes, o operador realiza tarefas que possuem uma frequência inicial alta (ex: a cada 30 horas de voo), e que posteriormente o próprio manual ou a Diretriz de aeronavegabilidade determina a sua diminuição da frequência para intervalos maiores que 150 horas, porém continuando com seu nível de complexidade igual. Esta tarefa hipotética manteve a complexidade, o que mudou foi tão somente a frequência, estando claro portanto que o mecânico deve continuar aprovando o seu retorno ao serviço.

O mecânico devidamente cadastrado para aprovar retorno ao serviço das aeronaves a serviço de entidades da Administração Federal, Estadual, Municipal ou do Distrito Federal, conforme disposto no 43.7 (b)-I, (1), (ii), da RBAC nº 43, teve seu currículo analisado e as instalações em que trabalha fiscalizadas pela ANAC. Sendo assim, cabe a ele, juntamente com o proprietário/operador, restritamente em relação às aeronaves que constam na sua autorização, a verificação do nível de complexidade, com base na inspeção de 150 horas, que ele já realiza.

Sabe-se que os Manuais são constantemente atualizados, bem como Diretrizes de Aeronavegabilidade e Boletins Técnicos são rotineiramente emitidos. Assim, fica inviável análise externa genérica da complexidade de cada tarefa emitida pela Autoridade Aeronáutica ou pelo Fabricante, sem ater-se ao caso concreto de modelo e tipo de aeronave.

Cabe ressaltar que existe uma tendência geral dos fabricantes de reduzirem a quantidade de manutenções, possibilitando com isto um menor tempo de paradas das aeronaves e, conseqüentemente, uma maior disponibilidade, com considerável redução dos custos de manutenção, que impactam consideravelmente no custo da hora de voo.

Por isto, aeronaves como o AS350 não tem mais a inspeção de 100 horas como básica do tipo, mas sim 150 horas. Ou seja, todos os itens da inspeção de 100 horas foram transferidos para a nova inspeção de 150 horas, porém mantendo a sua complexidade em nível equivalente.

Neste caso o mecânico que até então podia realizar tais inspeções fica impedido de realizar a mesma intervenção que já realizava anteriormente por força do disposto no item 47 (b), I, 1 da RBAC nº 43, que o limita a inspeções de até 100 horas, causando assim um enorme transtorno e aumento de custos da entidade pública.

Existem casos ainda mais complexos, como aeronaves que possuem sua inspeção inicial prevista para 400 horas ou outras inspeções com prazo ainda superior, sendo que o grau de complexidade destas inspeções extremamente baixo, muitas vezes circunscritas a inspeções meramente visuais.

Neste contexto, a sugestão a interpretação do item 47 (b)-I,(1) da RBAC nº 43 apenas como base de orientação para o novo texto da norma específica da Subparte O, RBHA 91, referente à manutenção, limitando-se para a necessidade de se credenciar previamente o mecânico da entidade pública, ficando para o proprietário ou operador, em conjunto com o mecânico credenciado, a responsabilidade maior de análise sobre o grau de complexidade da inspeção e sua capacidade técnica de executá-la.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 529

Colaborador: Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos

Instituição: Associação União das Asas/Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

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

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Protocolo referente ao ofício 037/2014 – 00066.016545/2014-87.

Protocolo ANAC/SJC

Representação Regional de São José dos Campos/SP

Gerência Técnica de Administração e Finanças de São Paulo - GTAF/SP

Superintendência de Administração e Finanças - SAF

Fone: +55 12 3797-2337/2347/2328 - E-mail: LD.URSP.PROTOCOLO.SJC@anac.gov.br

À

ANAC – AGENCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SAR – SUPERINTENDENCIA DE AERONAVEGABILIDADE

Avenida Cassiano Ricardo, 521 Bloco B 2º Andar- Parque Residencial Aquarius CEP 12246-870 São José Dos Campos/SP.

Tel: (12) 3797 – 2330

PETIÇÃO PARA ALTERAÇÃO NO RBAC 91.955 (QUE DISPÕE SOBRE A AUTORIZAÇÃO DE AERONAVES NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E OUTRAS PROVIDÊNCIAS).

Prezados (as) Senhores (as):

Inicialmente cumprimentando-vos, apresento para Vossa apreciação e providências a presente **PETIÇÃO PARA ALTERAÇÃO NO RBAC 91.955 (QUE DISPÕE SOBRE A AUTORIZAÇÃO DE AERONAVES NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA)** em observação ao RBAC 11.25 alinéa (a), a qual possui como interessado Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos, brasileiro, casado, Sub.Inspetor Guarda Civil, RF *****, RG *****, CPF *****, Piloto de Avião ANAC *****, EC.PREV/SIPAER *****, residente e domiciliado à *****, Capivari-SP, com o apoio das pessoas signatárias da petição eletrônica (<http://www.peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=BR70468>) impresso em anexo, pela razões a seguir:

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente petição expõe as razões que motivam a alteração no RBAC 91 em específico o dispositivo 91.955 o qual especifica aeronaves que são autorizadas na Administração Pública, uma vez que a administração pública tem seus órgãos públicos definido pelo RBAC 91.953 alinéa (a) parágrafo 2 como: “Órgãos de Segurança Pública” e “Órgãos da Defesa Civil” São Órgãos da Administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

1.2. A presente Justificativa expõe as razões que podem motivar esta Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC a **propor a inclusão de Aeronave categoria LSA introduzida no Brasil pela sigla ALE (AERONAVE LEVE ESPORTIVA)**, com normas regidas pela RBAC 21.190 tendo como ponto de origem a proposta de revisão do RBAC 01 que foi desenvolvida a partir de necessidade de harmonização com regulamento RBAC 21, Emenda 00, e seu correspondente 14 CFR Part 21 da Federal Aviation Administration (FAA) dos EUA. O RBAC 21, Emenda 00, prevê nas seções 21.175, 21.181, 21.190, 21.191 e 21.193 a aplicação dos termos *aeronave leve esportiva e norma consensual*.

1.3. A Lei nº 11.182/2005 determina que a ANAC estabeleça normas observando os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil. Portanto, ora já incluído pela RBAC 21190 visando em atender à uniformidade regulamentares prevista na Convenção sobre Aviação Civil Internacional concluída em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e desta forma melhorar a segurança de voo.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1 A Lei no 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu por meio do seu Art. 5º, que a ANAC é a autoridade da aviação civil e tem a competência para regular os produtos aeronáuticos conforme estabelece ainda o Art. 8º, Inciso X da mesma lei.

2.3 A Convenção sobre Aviação Civil Internacional da Organização da Aviação Civil

Internacional – OACI, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmada pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945 e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, prescreve que os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em seus regulamentos.

2.4 A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, requer em seu Art. 8, Inciso IV, que a ANAC realize estudos, estabeleça normas, promova a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil.

2.5 Após aprovado pela ANAC a emenda no RBAC 21.190 incluindo a categoria (Light Sport Aircraft-LSA) introduzida no Brasil com a **sigla ALE (Aeronave Leve Esportiva)**, em conformidade à Federal Aviation Administration (FAA) dos EUA, considerando que neste país esta categoria de aeronave é utilizada pela **Administração Pública (órgãos de segurança pública)**, considerando novas alterações no RBAC 91, tendo em vista que o RBAC 91.955 (Dispositivo que dispõe sobre Autorização de Aeronave a Administração Pública), sendo que o RBAC 91.955 autoriza aeronaves de acordo com o RBAC 21, **havendo então a possibilidade de ser incluído nas novas alterações do RBAC 91 em específico ao dispositivo 91.955**, ficando da seguinte forma:

PROPOSTA DE INCLUSÃO DE DISPOSITIVO

RBAC 91

91.955 - AERONAVES AUTORIZADAS

(a) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras. Consequentemente, exceto como explicitamente previsto nesta subparte, tais aeronaves devem atender aos RBHA aplicáveis, a saber:

(1) [**devem ser homologadas conforme o RBHA 21;**

(i) **fica ainda autorizada aeronave devidamente regulamentada na categoria ALE (Aeronave leve esportiva) de acordo com a RBAC 21.190 ;**

(ii) **aeronave categoria ALE regida pelo RBAC 21.190 estará sujeita as demais normas estabelecida por este regulamento em suas operações: “{...}”.**

3. Propomos ainda que se acrescente no dispositivo RBAC

91.957 (dispositivo que refere-se a tripulação)

91.957 – TRIPULAÇÕES

As tripulações de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do Órgão. Nas situações excepcionais onde o efetivo de tripulantes venha a ser

composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros Órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao Órgão que opera as aeronaves. Devem ser obedecidos, ainda, os seguintes itens:

(a) o piloto em comando da aeronave deve possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PC ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera.

(b) O piloto segundo em comando deve possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o Comandante da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, conforme item 61.95 da RBHA 61;

(i) Em específico o piloto em comando de aeronave certificado na categoria RBAC 21.190 (AERONAVE LEVE ESPORTIVA-ALE), este deverá ser detentor de licença no mínimo de piloto privado (PPA) em fase de cheque de piloto comercial (PCA), com curso teórico de piloto comercial concluído em escola de aviação civil ou aeroclube devidamente homologado.

(ii) Conforme o dispositivo deste caput poderá ser abatido até 70 (setenta) horas de voo em comando, sendo aceita para o cheque de piloto comercial (PCA) em aeronave certificada pelo RBAC 21.190.

{...}

4. DA INTEMPESTIVIDADE

Havendo a **intempestividade** para apresentação desta emenda em face da eminência da aprovação de novas alterações ao RBAC 91, acreditamos na possibilidade de ser acrescido o referido pedido no disposto RBAC 91.555 por meio de portaria da ANAC, tendo em vista que administração pública pode rever seus atos em qualquer tempo (Lei Federal nº 9.784 /99).

5. Conclusão

O motivo que incentivou esta petição esta na possibilidade da alteração no RBAC 91 que permitirá a utilização de aeronaves categoria ALE, regida pelo RBAC 21.190 em atividades remuneradas de instrução, reboque de planador e examinador, não sendo incluído a possibilidade de ser utilizada em órgãos públicos da administração o qual é regido pelo RBAC 91.955.

A administração pública tem em muito a ganhar com aprovação desta alteração no RBAC 91, no que diz respeito as aeronaves autorizadas nos órgãos de segurança pública e defesa Civil, tendo em vista que o custo para aquisição é 5 (cinco) vezes mais em conta do que uma aeronave exigida pelo atual RBAC 21 antigo RBHA, isto sem contar o custo operacional. O Brasil é um país de dimensão continental, onde a fiscalização ambiental, patrulhamento policial, levantamento de área de risco, transporte de medicamentos/vacinas, apoio aos tribunais eleitorais com entrega de urnas eletrônicas, transportes de signatários, dentre outro serviços fica no prejuízo por conta da falta de estrutura como: disponibilidade de aeronaves que são necessárias na maioria dos casos. Muitos Estados e Municípios teriam condições de adquirir aeronaves para os serviços citados se aprovada esta proposta que tem por objetivo incluir aeronaves categoria ALE/RBAC 21.190 no RBAC 91.955 a exemplo de países em que é oriunda esta regulamentação e que já são utilizadas nos órgãos de segurança pública e defesa civil.

Analizamos como oportuno esta autorização da ANAC por meio do RBAC, trata-se de uma correção que ainda vai fomentar e apoiar a nossa industria aeronáutica brasileira, apoiando a nossa economia e incentivando novas tecnologias para melhoria do serviço publico.

A nossa proposta tem o apoio popular de várias pessoas signatárias através de petição on line o qual faz parte deste processo para consulta da ANAC, conforme o link:

<http://www.peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=BR70468>

Link de comentários da petição:

<http://www.peticaopublica.com.br/viewsignatures.aspx?pi=BR70468>

Sendo o que temos para o momento, agradecemos pela a atenção.

Capivari-SP, 31 de março de 2014.

Sub.Inspetor Guarda Civil

Jonas do Carmo Vaz Barbosa de Campos

RG. *****

CPF *****

ANAC *****

EC.PREV/SIPAER *****

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição perdeu o seu objeto.

Ainda, o novo RBAC nº 91 incluiu a seção 91.327, intitulada “Aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva”, inclusive com alguns usos comerciais permitidos, que talvez atendam, no todo ou em parte, as pretensões do proponente, principalmente considerando-se que o uso nos órgãos de segurança pública não é necessariamente um uso comercial.

Instituição: ANAC

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

91.2001

(a) Todos os operadores devem se adequar aos requisitos deste Regulamento que representem exigências adicionais em relação ao que era requerido pelo RBHA 91:

(4) até 1 ano após a data de publicação deste Regulamento para as demais disposições não especificadas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.2001

(a) Todos os operadores devem se adequar aos requisitos deste Regulamento que representem exigências adicionais em relação ao que era requerido pelo RBHA 91:

(4) até 1 ano após a data de publicação deste Regulamento para as demais disposições não especificadas. A ANAC publicará, na data de publicação deste Regulamento, arquivo especificando quais são as disposições afetadas por esse parágrafo, esclarecendo quais requisitos devem ser cobrados no período de até 1 ano após a data de publicação deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto não especifica claramente quais os requisitos que prevalecerão no período entre a publicação do regulamento e um ano depois. Por exemplo, há trechos que seriam alterados em relação ao RBHA 91 sem que se possa afirmar qual dos regulamentos (a última versão do RBHA 91 ou a emenda original do RBAC 91) seria “mais exigente”, como, por exemplo, os requisitos para pousos de helicópteros em locais não homologados. Neste caso, alguns dos requisitos foram retirados e outros foram incluídos. Nesse período de transição, seriam considerados válidos os requisitos revogados do RBHA 91 (quando substituídos por requisitos mais restritivos no RBAC 91)? Ou seriam válidos apenas os requisitos contidos simultaneamente nos dois regulamentos (já que os requisitos novos não poderiam ser cobrados)? Permissões constantes no RBHA 91 e retiradas no RBAC 91 poderiam continuar sendo utilizadas até 1 ano após a publicação do RBAC 91?

Por exemplo, a remoção do parágrafo 91.501(b) retira possibilidades de operação do regulado, e poderia ser considerada, no meu entendimento, exigência adicional às do RBHA 91, pois algumas operações podem hoje ser conduzidas sob a subparte F do RBHA 91 em lugar das regras do RBAC 121 ou 135, e com a publicação do RBAC 91 tais operações passarão a precisar seguir requisitos mais restritivos dos RBAC 121 ou 135. A partir desse entendimento, estando no prazo de um ano para a adequação às exigências adicionais do RBAC 91, os operadores poderiam seguir operando sob o RBHA 91.501(b) até um ano após a publicação do RBAC 91?

Trazendo ainda mais dúvidas para essa questão da aplicação da disposição transitória, algumas seções, como a 91.1507 (parágrafo (c)) trazem nos seus próprios textos o prazo de 1 ano para que seus requisitos sejam cobrados. Outras exigências adicionais, como a exigência de licença de estação a bordo para aeronaves operadas sob o 121 ou 135, se pautariam apenas pelo 91.2001(a)(4) para ter estabelecido o mesmo prazo de 1 ano para adequação. Não vejo razão para o tratamento diferenciado, considerando que todos os requisitos que impõem exigências adicionais já estariam cobertos por 91.2001(a)(4).

Entendo que, de fato, é importante conceder período de transição, especialmente para requisitos que não podem ser atendidos de imediato, como a instalação de equipamentos, mas entendo que os requisitos aplicáveis devem estar claros. Como praticamente todo o regulamento teve seu texto alterado, incluindo correção de algumas traduções do FAR, haveria dúvidas de quais requisitos já podem ser cobrados desde a publicação do RBAC 91 e quais só poderiam ser cobrados após 1 ano. Ficaria a cargo de cada regulado e de cada inspetor da ANAC avaliar o requisito do RBAC 91, compará-lo com o equivalente do RBHA 91 (em alguns casos avaliar um texto existente no RBHA 91 que foi retirado no RBAC 91, como é o caso do RBHA 91.501(b)) e então decidir o que deve ser cobrado.

Proponho que a ANAC estabeleça, já no próprio RBAC 91 ou em documento paralelo, publicado em conjunto com o RBAC 91 [esta última opção é a constante na proposta acima], quais são os requisitos que podem ser cobrados já a partir da publicação e quais requisitos poderão ser cobrados apenas a partir de um ano da publicação do regulamento.

Em razão do número limitado de seções afetadas e do fato de serem especificadas nominalmente, não acho necessário que isso seja feito para os outros prazos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

A ANAC entende que todas as transições explicitamente identificadas atendem às necessidades regulatórias, e que se o restante do regulamento entrasse em vigor imediatamente após a publicação, o mercado seria capaz de absorvê-lo. No entanto, a ANAC admite também, devido à extensão do RBAC, que alguma transição necessária pode não ter sido adequadamente considerada, donde que propôs o parágrafo 91.2001(a)(4), de modo a permitir a entrada em vigor do RBAC 91 sem, contudo, exigir adequação imediata.

No entanto, ao autor da contribuição assiste razão ao afirmar que os requisitos aplicáveis que serão objeto da transição devem estar claros para o regulado.

Primeiramente, todos os dispositivos de transição, que estavam dentro do regulamento e na seção 91.2001 foram transferidos para a Resolução que aprovou o RBAC 91. A seção 91.2001 foi excluída e o texto definitivo do RBAC 91 não mais menciona transições.

O antigo parágrafo 91.2001(a)(4) foi transcrito para o art. 11 e incisos, onde o requisito foi alterado de modo a não prever mais a transição para os casos incertos, mas para dar discricão às superintendências para conceder desvios ao novo RBAC, sem necessidade

de realizar os procedimentos do RBAC 11, apenas no primeiro ano, desde que as condicionantes sejam requisitos do antigo RBHA 91, caso surjam casos omissos não previstos nas transições explicitadas, o que deve dar celeridade às concessões dos desvios nesse período.

Os outros dispositivos que preveem transição foram transcritos para a Resolução, sem mudança no seu teor técnico, com exceção da transição da seção 91.215, que foi alterada para apenas o parágrafo 91.215(a), visto que os demais não representavam aumento de exigência para os regulados. Os requisitos do antigo RBHA 91 que se referem a essas transições foram transcritos para a Resolução, como requisitos alternativos ao RBAC 91, de modo a não requerer que o regulado cumpra uma norma já revogada (o RBHA 91).

Por fim, no último artigo, foi estipulado que o novo Regulamento entre em vigor 60 dias após a sua publicação, de modo que todos os regulados possam tomar dele ciência, e se prepararem para atendê-lo, em especial quanto aos requisitos de documentação a bordo das aeronaves.

Algumas outras seções também foram incluídas na transição de 1 ano, por já ser conhecido que necessitarão de transição, sem que seja necessário que requeiram os desvios acima mencionados. São elas: a seção 91.231, que passa a se aplicar a todas as aeronaves, e não apenas àquelas da subparte F. Então estas foram incluídas na transição de 1 ano na Resolução.

Referir-se também à análise da contribuição nº 220 deste Relatório.

Contribuição nº 531

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

Apêndice E

±100 a ±700 pés (ver tabela 1 da OTP C51a).

Altitude de arfagem

Altitude de rolamento

±60% ou 100% da faixa utilizável, o que for maior

Rotação da hélice e torque (amostragens de 1/seg, ou tão próximas quanto praticável).

Flapes de bordo de fuga (discreto ou analógico)

Flapes de bordo de ataque (discreto ou analógico)

(1) Quando a fonte de dados for um instrumento do avião (exceto altímetros) de qualidade aceitável para operá-lo, o sistema de gravação, excluindo esses sensores (mas incluindo todas as outras características do sistema) deve contribuir com não mais que metade dos valores desta coluna.

(2) Se forem usados dados fornecidos por um altímetro "encoder" (resolução de 100 pés) cada um desses parâmetros deve ser também gravado. No entanto, se a altitude for gravada com uma resolução de 25 pés, esses parâmetros podem ser omitidos.

(5) Somente para Posição do Controle de Arfagem, todas aeronaves manufaturadas a partir de 7 de abril de 2012, o intervalo de amostragem (por segundo) é 8. Cada amostragem deve ser gravada nesta taxa. Intervalos de amostragem alternativos (interleaving) com o intento de atender a este intervalo de amostragem são proibidos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Apêndice E

±100 a ±700 pés (ver tabela 1 da OTP (TSO) C51a).

Atitude de arfagem

Atitude de rolamento

±60° ou 100% da faixa utilizável, o que for maior

Rotação da hélice e torque (amostragens de 1/seg, tão próximas quanto praticável).

Flapes de bordo de fuga (discreto ou analógico)

Flapes de bordo de ataque (discreto ou analógico)

- (1) Quando a fonte de dados for um instrumento do avião (exceto altímetros) de qualidade aceitável para operá-lo, o sistema de gravação, excluindo esses sensores (mas incluindo todas as outras características do sistema), deve contribuir com não mais que metade dos valores desta coluna.
- (2) Se forem usados dados fornecidos por um altímetro "encoder" (resolução de 100 pés), apenas é requerido que um desses parâmetros seja gravado. No entanto, se a altitude for gravada com uma resolução de 25 pés, esses parâmetros podem ser omitidos.
- (5) Somente para Posição do Controle de Arfagem, para todas as aeronaves manufaturadas a partir de 7 de abril de 2012, o intervalo de amostragem (por segundo) é 8. Cada amostragem deve ser gravada nesta taxa. Intervalos de amostragem alternativos (interleaving) com o intento de atender a este intervalo de amostragem são proibidos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- Uso de "OTP (TSO)", como no corpo do regulamento
- Correção de "atitude de arfagem" e "atitude de rolamento" (e não altitude)
- Correção: $\pm 60^\circ$ em lugar de $\pm 60\%$.
- Fechamento de parênteses em "(discreto ou analógico)"
- Em (1), inclusão de vírgula, isolando o trecho "excluindo esses sensores (mas incluindo todas as outras características do sistema)", que separa sujeito do verbo. Também seria possível utilizar a mesma estrutura constante no Apêndice F.
- em (3), "para todas as aeronaves" em lugar de "todas aeronaves".

Traduções

Em "Rotação da hélice e torque (amostragens de 1/seg, ou tão próximas quanto praticável).", creio que há um erro de tradução. O "tão próximas quanto praticável" não é uma opção ao requisito de uma amostragem por segundo, que significaria que amostragens próximas (por exemplo, 0,9 amostragem por segundo) seriam suficientes se não fosse praticável 1 amostra por segundo. O objetivo é que as amostragens de rotação da hélice e de torque, cada uma com 1 amostra por segundo, sejam feitas tão próximas quanto praticável.

O texto proposto, com a retirada do "ou", se alinha ao equivalente do RBAC 135.

Em (2), creio que há um erro de tradução do trecho "either one of these parameters should also be recorded". Enquanto no RBHA 91 (e na minuta de RBAC 91), consta "cada um desses parâmetros deve ser também gravado", no RBAC 135 o mesmo texto é traduzido como "qualquer um dos parâmetros pode ser gravado", que me parece mais próximo do sentido correto.

No texto proposto acima, busco deixar claro que apenas um dos parâmetros é necessário, como no RBAC 135. Porém, busco também deixar claro que o texto é um requisito (o "pode" no RBAC 135 não dá essa ideia).

Ainda, foi incluída uma vírgula, como ajuste editorial.

Solicitações de avaliação

Para os dados de flapes de bordo (de fuga e de ataque), quando analógicos, as precisões foram especificadas em porcentagem: 3%.

No FAR 91, é utilizado 3% para fuga e 3° para ataque.

No RBAC 135 e no FAR 135, é utilizado 3° para os dois.

Sugiro verificar se está correta a indicação da precisão em porcentagem.

No FAR, o prazo de manufatura das aeronaves constante na nota 5 é até 6 de abril de 2012 (a partir de 7). No RBAC, este prazo foi diretamente copiado.

Ocorre que, para o Apêndice F, o mesmo prazo foi alterado para 7 de abril de 2014.

Solicito confirmar se foi intenção estabelecer prazos diferentes entre os apêndices, onde o FAR estabelece um único prazo. Caso seja intenção manter prazos iguais, um dos apêndices deverá ter seu prazo alterado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

A resolução dos flapes de bordo e ataque foi harmonizado em 3°, considerando o 14 CFR Part 135 e 121, assim como o próprio 14 CFR Part 91, que indica a outra medida em graus. A única indicação em porcentagem no 14 CFR Part 91 parece ser um erro material. As datas também foram harmonizadas ao 14 CFR Part 91.

Contribuição nº 532

Colaborador: Antônio Flávio Torres Martins Costa

Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

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

Apêndice E e Apêndice F

Tabela

Altitude de arfagem

Altitude de rolamento

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Apêndice E e Apêndice F Tabela Atitude de arfagem Atitude de rolamento
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção tipográfica.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 533
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Apêndice F ±100 a ±700 pés (ver tabela 1 da OTP C51a). Altitude de arfagem Altitude de rolamento ±60% ou 100% da faixa utilizável, o que for maior
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Apêndice E ±100 a ±700 pés (ver tabela 1 da OTP (TSO) C51a). Atitude de arfagem Atitude de rolamento ±60° ou 100% da faixa utilizável, o que for maior
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ajuste editorial: - Uso de "OTP (TSO)", como no corpo do regulamento - Correção de "atitude de arfagem" e "atitude de rolamento" (e não altitude) - Correção: ±60° em lugar de ±60%.
Solicitação de avaliação No FAR, o prazo de manufatura das aeronaves constante na nota 4 é até 6 de abril de 2012 (a partir de 7). No RBAC, foi utilizado o ano de 2014. Ocorre que, para o Apêndice E, o mesmo prazo foi diretamente copiado do FAR, com o ano de 2012. Solicito confirmar se foi intenção estabelecer prazos diferentes entre os apêndices, onde o FAR estabelece um único prazo. Caso seja intenção manter prazos iguais, um dos apêndices deverá ter seu prazo alterado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. As datas também foram harmonizadas ao 14 CFR Part 91, ou seja, 7 de abril de 2012.

Contribuição nº 534
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Apêndice G Seção 1. Definições (c) as unidades de aviônicos instaladas em cada aeronave para satisfazer os requisitos de equipamentos RVSM mínimo deste Apêndice são:
Envelopes de voo RVSM são envelopes que incluem a faixa de números de Mach, peso dividido pela razão de pressão atmosférica e altitude sob a qual uma aeronave é aprovada para ser operada em voo de cruzeiro dentro de um espaço aéreo RVSM. Envelopes de voo RVSM são definidos como se segue:

(2) o envelope de velocidades de vôo estende-se:

(b) o envelope básico de voo RVSM é o mesmo envelope completo RVSM, exceto que a velocidade do envelope de voo estende-se:
(1) desde a menor velocidade entre a velocidade de máxima autonomia com os slats/flaps recolhidos ou a velocidade de manobra;

Seção 2. Aprovação da Aeronave

(4) um transponder SSR que transmita dados de altitude, que deve ser capaz de ser ligado a qualquer dos dois sistemas de medição de altitude.

(d)(5) restrições operacionais necessárias. Se o requerente demonstrar que sua aeronave atende de outra forma aos requisitos de limitação do erro do sistema de altimetria (ASE), a ANAC pode estabelecer uma restrição operacional para a aeronave do requerente de modo a restringir a operação da aeronave em áreas do envelope básico de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 80 pés, e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 200 pés; ou de operar em área do envelope completo de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 120 pés e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 245 pés.

Seção 3. Autorização do Operador

(b)(1) (ii) um programa de garantia de qualidade para assegurar contínua precisão e confiabilidade dos equipamentos de teste usados para testar as aeronaves para determinar conformidade com os requisitos RVSM; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Apêndice G

Seção 1. Definições

(c) as unidades de aviônicos instaladas em cada aeronave para satisfazer os requisitos de equipamentos RVSM deste Apêndice são:

Envelopes de voo RVSM são envelopes que incluem a faixa de números de Mach, peso dividido pela pressão atmosférica, e altitude sob a qual uma aeronave é aprovada para ser operada em voo de cruzeiro dentro de um espaço aéreo RVSM. Envelopes de voo RVSM são definidos como se segue:

(2) o envelope de velocidades de voo estende-se:

(b) o envelope básico de voo RVSM é o mesmo envelope completo RVSM, exceto que o envelope de velocidades de voo estende-se:
(1) desde a velocidade de máxima autonomia com os slats/flaps recolhidos ou da velocidade de manobra, a que for menor;

Seção 2. Aprovação da Aeronave

(c)(4) um transponder SSR que transmita dados de altitude, que deve ser capaz de ser ligado a qualquer dos dois sistemas de medição de altitude.

(d)(5) restrições operacionais necessárias. Se o requerente demonstrar que sua aeronave atende de outra forma aos requisitos de limitação do erro do sistema de altimetria (ASE), a ANAC pode estabelecer uma restrição operacional para a aeronave do requerente de modo a restringir a operação da aeronave em áreas do envelope básico de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 80 pés, e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 200 pés; ou a operação em área do envelope completo de voo RVSM onde o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) exceder 120 pés e/ou o valor absoluto da média do erro do sistema de altimetria (ASE) mais três vezes o desvio padrão exceder 245 pés.

Seção 3. Autorização do Operador

(b)(1) (ii) um programa de garantia de qualidade para assegurar contínua precisão e confiabilidade dos equipamentos de teste usados para testar as aeronaves para determinar conformidade com os requisitos RVSM; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Mínimo

O “mínimo” em “minimum RVSM equipment requirements” se refere a “equipamento”. Assim, deveria estar no plural, pois o RBAC utiliza “equipamentos”. No entanto, entendo que o termo seria desnecessário, pois se o RBAC estabelece requisitos de equipamentos, estes requisitos devem ser cumpridos e representam o mínimo necessário para a operação.

Razão entre peso e pressão atmosférica

Entendo que há apenas uma divisão no trecho “weight divided by atmospheric pressure ratio”, com o peso no numerador e a pressão atmosférica no denominador. Portanto, não seria correto dizer que o peso é dividido pela “razão de pressão atmosférica”.

Uma solução alternativa seria “razão entre peso e pressão atmosférica”.

Ainda, foi incluída uma vírgula para separar este item do seguinte. Ainda que isso signifique uma vírgula antes do “e” que separa os dois últimos itens da lista, entendo que isso ajuda a esclarecer o texto (evitando a interpretação de que a altitude faz parte do denominador, na divisão).

Vôo

Em todo o apêndice, foi alterado para “voo”.

Envelope de velocidades de voo

Uso de “envelope de velocidades de voo” em lugar de “velocidade do envelope de voo”, como já utilizado no próprio regulamento (em outro trecho)

Padronização de texto

O texto similar no FAR, dos parágrafos (a)(2)(i) e (b)(1) da definição de envelope de voo, é traduzido de forma distinta. Sugiro padronizar, com base no já utilizado em (a)(2)(i).

SEÇÃO 2

(c)(4)

Correção de “do dois”.

(d)(5)

- “exceder” no lugar de “excedera”

- “a operação” no lugar de “de operar”, em alinhamento ao texto da parte da frase antes do ponto e vírgula.

SEÇÃO 3

(b)(1)(ii)

Correção: “contínua”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada, pois o Apêndice G foi removido da proposta.

Contribuição nº 535

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

Apêndice G

Seção 1. Definições

Seção 2. Aprovação da Aeronave

Seção 3. Autorização do Operador

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Apêndice G

G91.1. Definições

G91.2. Aprovação da Aeronave

G91.3. Autorização do Operador

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Proponho adequar o texto do Apêndice G à IN 30, que estabelece que:

“XIX - o texto do apêndice é estruturado por meio de seções e parágrafos, utilizando o mesmo critério do corpo do RBAC;

XX - a seção do apêndice é identificada pela letra do apêndice acrescida do número do RBAC e número arábico sequencial separado por um ponto;”

Ainda, para a seção G91.1, sugiro avaliar se os itens de definição devem ser listados de forma “solta”, como ocorre no RBAC 01, ou se devem ser listados como parágrafos, como ocorrem com seções de definições constantes nos demais regulamentos. Entendo que a estrutura de parágrafos permite mais facilmente a referência a uma definição específica, sendo preferível, especialmente em casos em que não é esperado que a seção vá ser frequentemente alterada, com inclusão/exclusão de definições.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada, pois o Apêndice foi removido da proposta.

Contribuição nº 536
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>Este diário de bordo tem o objetivo de registrar todas as ocorrências relacionadas ao voo, conforme estabelecido no CBAer, RBAC e legislação complementar aplicáveis, como também alertar o comandante da aeronave de sua total responsabilidade pela verificação das condições de aeronavegabilidade para o início do cumprimento de qualquer etapa de voo.</p> <p>Os casos de anotações, reproduções e alterações fraudulentas em qualquer registro poderá resultar na suspensão ou cassação do certificado de operador aéreo, conforme aplicável pela legislação em vigor.</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>Este diário de bordo tem o objetivo de registrar todas as ocorrências relacionadas ao voo, conforme estabelecido no CBA, RBAC e legislação complementar aplicáveis, como também alertar o comandante da aeronave de sua total responsabilidade pela verificação das condições de aeronavegabilidade para o início do cumprimento de qualquer etapa de voo.</p> <p>Os casos de anotações, reproduções e alterações fraudulentas em qualquer registro poderão resultar na suspensão ou cassação dos certificados dos responsáveis, incluindo certificados de habilitação e certificados de operador aéreo, conforme aplicável pela legislação em vigor.</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Ajuste editorial: - “CBA” em lugar de “CBAer”, conforme utilizado em seguida no mesmo apêndice e em 91.3, para se referir à Lei 7565. - “Os casos... poderão”</p> <p>Na última frase do prefácio, entendo que a frase constante na IAC 3151 foi indevidamente especificada para se referir somente a suspensão ou cassação de certificados de operadores aéreos (termo aplicável apenas a operadores sob o RBAC 119), quando a original se referir ao certificado do piloto (“seu certificado”, em uma frase direcionada ao piloto). A frase anterior menciona o certificado de habilitação, mas não relaciona especificamente as ações fraudulentas, apenas a falta de idoneidade. Creio até que a frase poderia trazer para uma aplicação mais ampla, incluindo, por exemplo, menção e leis sobre falsificação de documentos.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição não acatada. Todo o Apêndice foi excluído da proposta, em razão da publicação da Resolução nº 457/2017 e da Portaria nº 2050/SPO/S2018.</p>

Contribuição nº 537
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>[não foi incluído na audiência pública o RBAC 142] RBAC 142 142.1 (b) Não requerem aprovação segundo este Regulamento os treinamentos que sejam: (1) aprovados segundo os RBHA 63 e 65, ou RBAC que venham a substituí-los, e pelos RBAC 121 e 135; (2) aprovados de acordo com um Programa de Qualificação Avançada (AQP), regido pela Subparte Y do RBAC 121, para os próprios empregados do detentor da aprovação; (3) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 121 ou 135 para seus próprios empregados; (4) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 121 para outro operador também certificado segundo o RBAC 121; e (5) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 135 para outro operador também certificado segundo o RBAC 135. (c) Os órgãos da administração pública: (1) podem conduzir treinamentos de seus tripulantes, desde que possuam autorização especial da ANAC, nos termos do parágrafo 91.959(b) do RBHA 91, ou disposições correspondentes do RBAC que venha a substituí-lo; (2) podem conduzir os treinamentos de tripulação, autorizados segundo o parágrafo (c)(1) desta Seção, para outros órgãos da administração pública; e (3) não podem ministrar treinamentos remunerados a órgãos ou empresas não pertencentes à administração pública em concorrência com os CTAC.</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>RBAC 142 142.1</p>

(b) Não requerem aprovação segundo este Regulamento os treinamentos que sejam:

- (1) aprovados segundo os RBHA 63 ou 65, ou RBAC que venham a substituí-los, ou pelos RBAC 91, 121 ou 135;
- (2) aprovados de acordo com um Programa de Qualificação Avançada (AQP), regido pela Subparte Y do RBAC 121, para os próprios empregados do detentor da aprovação;
- (3) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 121 ou 135 para seus próprios empregados;
- (4) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 121 para outro operador também certificado segundo o RBAC 121;
- (5) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 135 para outro operador também certificado segundo o RBAC 135;
- (6) conduzidos por um administrador de programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC 91, para seus próprios empregados ou para outro administrador de programa de propriedade compartilhada;
- (7) conduzidos por um detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 e operando segundo os RBAC 121 ou 135 para um administrador de programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC 91; ou
- (8) se autorizado pela ANAC, conduzidos por outra entidade para um programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC 91.

(c) Os órgãos da segurança pública e/ou de defesa civil, conforme definição da seção 91.1803 do RBAC 91:

- (1) podem conduzir treinamentos de seus tripulantes desde que possuam cursos aprovados pela ANAC conforme o parágrafo 91.1809 do RBAC 91;
- (2) podem conduzir os treinamentos de tripulação, autorizados segundo o parágrafo (c)(1) desta Seção, para outros órgãos congêneres; e
- (3) não podem ministrar treinamentos pessoas, órgãos ou empresas além dos explicitamente autorizados por essa seção, em concorrência com os CTAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Propriedade compartilhada

No FAA, quando foi incluída a subparte K, foi alterada a aplicabilidade do FAR 142, de forma a deixar claro que estes regulamentos não são aplicáveis aos voos de um programa de propriedade compartilhada.

No FAR, foram alterados os parágrafos:

- 142.1(a): para incluir referência ao 91. No RBAC, isso não é necessário, pois no RBAC 142, o 91 já é citado;
- 142.1(b)(1): para incluir referência ao 91. Essa alteração foi também proposta aqui;
- 142.1(b)(6): para incluir treinamentos conduzidos por um administrador de propriedade compartilhada para outro administrador. Essa alteração foi também proposta aqui. No entanto foi complementada pela inclusão também do treinamento conduzido para seus próprios empregados (em paralelo ao 142.1(b)(3), para operadores certificados segundo os RBAC 121 e 135).

Embora não coberto no FAR, entendo que a exceção constante no RBAC 142.1(b) também deveria cobrir as exceções previstas para o RBAC 91.1075(c) e (d). Assim, incluí os parágrafos 142.1(b)(7) e (8).

Para (b)(8), foi utilizado texto similar ao proposto para 91.1075 (vide proposta encaminhada para essa seção para mais informações), considerando que seria incongruente falar em CTAC não certificado pelo RBAC 142, pois isso contraria a própria definição de CTAC, constante em 142.3(a)(3).

Por fim, alterei de “e” para “ou” em 142.1(b)(1) e ao final da lista, pois não é necessário cumprir todos os requisitos da lista para fazer exceção à aplicabilidade do RBAC 142.

Abaixo segue o link com a publicação da regra final que incluiu a subparte K e alterou o FAR 142:

http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument

Administração pública / segurança pública

Além das alterações efetuadas no FAR 142 quando da inclusão da subparte K, o RBAC 142 deveria também ser alterado em razão da transferência dos requisitos da subparte K do RBHA 91 para a subparte O do RBAC 91.

Inicialmente, entendo que é necessário especifica precisamente se a subparte O do RBAC 91 (e consequentemente a exceção em 142.1(c)) se aplica a todos os órgãos da administração pública ou apenas aos de segurança pública e/ou defesa civil. Foi assumido aqui que se aplicaria apenas aos órgãos de segurança pública e/ou defesa civil, conforme título da subparte O do RBAC 91 e seção 91.1801. No entanto, isso deveria ser confirmado (vide proposta de alteração às seções 91.1803, 91.1805, 91.1809 e 91.1811, encaminhada nessa audiência pública).

Foi alterada a referência à seção que autoriza tais órgãos a ministrar treinamento (agora 91.1809). Foi retirada a menção a “remunerado” em 142.1(c)(3), pois a proibição não se aplicaria apenas a treinamentos remunerados. Ainda, foram incluídas “pessoas”, em adição a órgãos e empresas.

Houve ainda outras alterações editoriais, sem afetar o requisito.

Embora afete um regulamento não submetido à audiência pública, observo que esta proposta é diretamente decorrente da proposta da ANAC submetida à audiência pública nº 17/2015, tendo em vista que a não alteração do RBAC 142 em conjunto com a edição do RBAC 91 acarretará em inconsistência entre os regulamentos da ANAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

Com a publicação do RBAC nº 90, toda a proposta de Subparte O foi excluída do texto do RBAC nº 91. Dessa forma, a contribuição referente a esta subparte perdeu o seu objeto.

Contribuição nº 538

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[não foram incluídos na audiência pública os RBACs 119 e 125 (ainda não publicado). Para o RBAC 125, foi utilizado como base o texto disponibilizado em audiência pública]

RBAC 119

119.1

(d) Este regulamento não se aplica às operações conduzidas segundo os RBAC 129, 133 ou 137.

RBAC 125

125.1

(b)(4) sejam operados segundo o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, por um operador certificado para operar tais aviões segundo as regras dos RBAC 121, 135 ou do RBHA 137, ou RBAC que venha a substituí-lo, estejam sendo operados segundo as regras aplicáveis do RBAC 121 ou 135 por um requerente de um COA a ser emitido pelo RBAC 119 ou estejam sendo operados por um detentor de COA estrangeiro ou por uma pessoa estrangeira engajada em transporte aéreo público fora do Brasil segundo o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; ou

(5) sejam operados segundo uma concessão de isenção de cumprimento de regra emitida segundo o parágrafo 125.3 deste regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

RBAC 119

119.1

(d) Este regulamento não se aplica às operações conduzidas segundo os RBAC 129, 133 ou 137. Quando não houver prestação de serviço de transporte aéreo público, este regulamento também não se aplica às operações conduzidas segundo a Subparte K do RBAC 91.

RBAC 125.1

(b)(4) sejam operados segundo o RAC 91, por um operador certificado para operar tais aviões segundo as regras dos RBAC 121, 135 ou 137, estejam sendo operados segundo as regras aplicáveis do RBAC 121 ou 135 por um requerente de um COA a ser emitido pelo RBAC 119 ou estejam sendo operados por um detentor de COA estrangeiro ou por uma pessoa estrangeira engajada em transporte aéreo público fora do Brasil segundo o RBAC 91;

(5) sejam operados segundo uma concessão de isenção de cumprimento de regra emitida segundo o parágrafo 125.3 deste regulamento;

(6) sejam operados por um cotista, como definido na seção 91.1001 do RBAC 91, segundo um programa de propriedade compartilhada; ou

(7) sejam operados por um administrador de programa de propriedade compartilhada, como definido na seção 91.1001 do RBAC 91, para demonstração, reposicionamento, traslado, manutenção ou treinamento de tripulação e sem o transporte comercial de passageiros ou carga.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No FAA, quando foi incluída a subparte K, foram alteradas as aplicabilidades dos FAR 119 e 125, de forma a deixar claro que estes regulamentos não são aplicáveis aos voos de um programa de propriedade compartilhada.

No caso do 119, é importante se deixar claro que a não aplicabilidade se limita às situações em que não há transporte comercial. Quando há transporte comercial com aeronave do programa de propriedade compartilhada, como previsto em 91.1005(c) e 91.1007, devem ser cumpridos os RBACs 121 e 135 e o operador deve ser detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119.

No caso do 125 (submetido a audiência pública e ainda não publicado pela ANAC), é necessário se excluir de sua aplicabilidade as operações regidas pela subparte K do RBAC 91. Caso contrário, quando o RBAC 125 for publicado (e supondo também que o RBAC

91 seja publicado com a subparte K), os operadores/administradores seriam obrigados a cumprir os dois regulamentos simultaneamente – caso suas aeronaves de propriedade compartilhada se enquadrassem nos critérios do RBAC 125.

Abaixo segue a explicação do FAA quando da publicação da consulta pública (NPRM) que propunha a inclusão da subparte K no RBAC 91:

“Section 119.1 and 125.1 Applicability

Section 119.1 and 125.1 would be amended to include a reference to part 91, subpart K to make it clear that parts 119 and 125 are not applicable to administrative flights conducted by the program manager or flights conducted by fractional owners using fractional ownership program aircraft. This would make it clear that operations of fractional ownership program aircraft having more than 20 seats or a maximum payload capacity of 6,000 pounds or more may be conducted under part 91, subpart K without the need for part 125 certification or a deviation from part 125, which is warranted based on the equivalent level of safety provided in subpart K for aircraft utilized in fractional ownership programs.”

http://rql.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rqNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument

A regra final, confirmando que tais alterações foram efetivadas, consta em:

http://rql.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rqFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument

Embora afete regulamentos não submetidos à audiência pública, observo que esta proposta é diretamente decorrente da proposta da ANAC submetida à audiência pública nº 17/2015, tendo em vista que a não alteração do RBAC 125 (caso seja publicado antes do RBAC 91, na forma submetida a audiência pública em 2011) em conjunto com a edição do RBAC 91 acarretará em prejuízo aos regulados, conforme exposto acima.

Quanto ao RBAC 119, embora não constitua uma alteração de grande relevância (pois a informação de que o regulamento não se aplica a determinada não é essencial; já que a aplicabilidade do 119 já não incluiria mesmo as operações de propriedade compartilhada), ajuda a esclarecer a relação entre 119 e Subparte K do RBAC 91, especialmente porque é possível (ao menos no FAR) que uma aeronave de propriedade compartilhada realize também operações sob o RBAC 121 ou 135.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A discussão referente à futura subparte K do RBAC nº 91, que regulará os programas de propriedade compartilhada, será tratada em processo a parte, de número 00058.046296/2018-87, e não mais no presente processo. Todas as contribuições recebidas no âmbito da audiência pública nº 17/2015 referente a este assunto serão aproveitadas como subsídios para o aprimoramento daquela proposta. Desse modo, todas as menções à propriedade compartilhada foram removidas da proposta.

A contribuição referente ao RBAC nº 125 será analisada no respectivo processo de aprovação.

Contribuição nº 539

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Aeronave leve esportiva significa uma aeronave, excluindo helicóptero ou aeronave cuja sustentação dependa diretamente da potência do motor (powered-lift), que, desde a sua certificação original, tem continuamente cumprido com as seguintes características:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Aeronave leve esportiva significa uma aeronave, excluindo helicóptero ou aeronave de sustentação por potência que, desde a sua certificação original, tem continuamente cumprido com as seguintes características:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

De forma a simplificar o texto, sugiro utilizar expressão já definida no próprio RBAC 01, como tradução de “powered-lift”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A definição atual é considerada conveniente para os propósitos a que se destina.

Contribuição nº 540

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Aeronave privada significa uma aeronave civil não enquadrada na definição de aeronave pública. Inclui as aeronaves operadas por entidades da administração indireta federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal não engajadas em transporte remunerado.

Aeronave pública significa uma aeronave civil destinada ao serviço de órgãos do poder público federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal, da administração direta. Inclui as aeronaves requisitadas na forma da lei, mas não inclui aeronaves de propriedade do poder público engajadas no transporte aéreo de pessoas e/ou cargas com propósitos comerciais.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Aeronave privada significa uma aeronave civil não enquadrada na definição de aeronave pública. Inclui as aeronaves operadas por entidades da administração indireta federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal.

Aeronave pública significa uma aeronave civil destinada ao serviço de órgãos do poder público federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal, da administração direta. Inclui as aeronaves requisitadas na forma da lei, mas não inclui aeronaves de propriedade do poder público engajadas no transporte aéreo de pessoas e/ou cargas com propósitos comerciais.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As definições constantes no RBAC 01 diferem um pouco das do CBA (Lei 7565), que são basicamente reproduzidas na resolução 293.

Aparentemente, a exceção feita às aeronaves públicas, que não podem ser utilizadas no transporte aéreo com fins comerciais, foi baseada no FAR 01. Não vejo problema nessa exceção no caso de aeronaves públicas – embora não imagine quais as aeronaves públicas (destinadas ao serviço de órgãos do poder público) que seriam utilizadas no transporte comercial.

No entanto, para a definição de “aeronave privada”, entendo que não faz sentido mencionar que “inclui as aeronaves operadas por entidades da administração indireta federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal não engajadas em transporte remunerado”, pois todas essas aeronaves, engajadas ou não em transporte remunerado, são consideradas privadas, já que não se enquadram na definição de públicas. A frase do atual RBAC, ao enfatizar as aeronaves “não engajadas em transporte remunerado” pode dar a entender que não inclui tais aeronaves se forem utilizadas em transporte remunerado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 541

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

[não há previsão de definição para “grande extensão d’água”]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Grande extensão d’água significa, a menos que estabelecido de outra forma:

(1) para aeronaves outras que não helicópteros, uma distância horizontal sobre água de mais de 93 km (50 NM) ou uma distância equivalente a 30 minutos de voo em velocidade de cruzeiro, o que for menor, de um local adequado para se efetuar um pouso de emergência;

(2) para helicópteros, uma distância horizontal sobre água de mais de 93 km (50 NM) da costa mais próxima e a mais de 93 km (50 NM) de um helideck.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os termos “grandes extensões de água” e “grande extensão de água” são utilizados em diferentes regulamentos sem uma definição, não havendo também uma definição no RBAC 01.

Por exemplo, o RBAC 121.161(b), 121.191(d), 121.349(e), 121.573, 121.615, RBAC 135.117(a)(6) e RBAC 119.3(f)(2)(iii) utilizam a expressão sem defini-la. Outras seções do RBAC 121 e 135 definem essas expressões, porém, cada uma a sua forma.

No FAR 01, há definição: “Extended over-water operation means—

(1) With respect to aircraft other than helicopters, an operation over water at a horizontal distance of more than 50 nautical miles from the nearest shoreline; and

(2) With respect to helicopters, an operation over water at a horizontal distance of more than 50 nautical miles from the nearest shoreline and more than 50 nautical miles from an off-shore heliport structure.”

O Anexo 6 Parte II traz uma definição diferente (aplicável apenas a aviões): “Extended flight over water. A flight operated over water at a distance of more than 93 km (50 NM), or 30 minutes at normal cruising speed, whichever is the lesser, away from land suitable for making an emergency landing.”

A proposta se baseia na definição do Anexo 6 para aviões (e outras aeronaves) e na definição do FAR para helicópteros.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A definição pode ter impacto em requisitos dos regulamentos citados, como por exemplo, o parágrafo 121.339(d), que define grandes extensões de água a 200 milhas marítimas da terra firme.

Essa proposta, apesar de interessante, deveria ser melhor avaliada e, caso gere impactos aos regulados, deveria ser submetida à audiência pública antes de ser implementada.

Contribuição nº 542

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Aeródromo de alternativa significa um aeródromo no qual uma aeronave pode pousar caso o pouso no aeródromo previsto como aeródromo de destino se torne impossível ou desaconselhável. Aeródromos de alternativa podem ser:

(1) aeródromo de alternativa de decolagem significa um aeródromo de alternativa no qual uma aeronave pode pousar se tornar-se necessário um pouso logo após a decolagem e não for possível usar o aeródromo de partida;

(2) aeródromo de alternativa de rota significa um aeródromo de alternativa no qual uma aeronave pode pousar após experimentar uma situação anormal ou de emergência enquanto voando em rota; ou

(3) aeródromo de alternativa em rota ETOPS (Extended Operations) significa um aeródromo adequado e conveniente no qual um avião pode pousar após experimentar uma parada de motor ou outra condição anormal ou de emergência que ocorra em rota durante uma operação ETOPS.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Aeródromo de alternativa significa um aeródromo no qual uma aeronave pode pousar caso prosseguir para ou pousar no aeródromo previsto como aeródromo de destino se torne impossível ou desaconselhável. Aeródromos de alternativa podem ser:

(1) aeródromo de alternativa de decolagem significa um aeródromo de alternativa no qual uma aeronave pode pousar se se tornar necessário um pouso logo após a decolagem e não for possível usar o aeródromo de partida;

(2) aeródromo de alternativa de rota significa um aeródromo de alternativa no qual uma aeronave pode pousar após experimentar uma situação anormal ou de emergência enquanto voando em rota;

(3) aeródromo de alternativa de destino significa um aeródromo de alternativa no qual uma aeronave pode pousar se se tornar impossível ou desaconselhável pousar no aeródromo previsto como aeródromo de destino.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A proposta de baseia na definição do Anexo 6 Parte I.

Na definição de aeródromo de alternativa, foi incluído “prosseguir para ou pousar no” [aeródromo previsto como aeródromo de destino], de forma a se aproximar da definição do Anexo 6 Parte I, deixando claro que não necessariamente haveria problemas em efetuar o pouso no referido aeródromo, pois o problema pode estar no prosseguimento do voo até se chegar ao destino.

Esta alteração abre espaço para a inclusão da definição de “aeródromo de alternativa de destino”, conforme também o Anexo 6 Parte I.

Em (1), foi utilizado “se se tornar” em lugar de “se tornar-se”, pois o condicional “se” atrai a partícula “se”.

Por fim, entendo que a definição de “aeródromo de alternativa em rota ETOPS” é desnecessária. A definição consta no RBAC 121.7, proveniente do FAR 121.7. Ocorre que, na original, não consta o detalhamento de quais os motivos para o uso do aeródromo de alternativa, sendo desnecessário dizer que se trataria de “parada do motor, ou outra condição anormal ou de emergência”, que é algo suficientemente amplo para abranger qualquer caso de uso da alternativa (dado que o normal seria o voo seguir ao destino), além de já ser citado em “aeródromo de alternativa de rota”.

Há outra diferença com relação ao original do FAR, pois lá a definição é aplicável ao planejamento do voo (“ETOPS Alternate Airport means an adequate airport listed in the certificate holder’s operations specifications that is designated in a dispatch or flight release for use in the event of a diversion during ETOPS. This definition applies to flight planning and does not in any way limit the authority of the pilot-in-command during flight.”) – e não à operação, pois, em voo, pode se utilizar outro aeródromo de alternativa.

O uso de “aeródromo adequado”, no RBAC 01, pode levar a uma interpretação incorreta, pois consta no RBAC 01 o significado de “adequado”. Porém, deve-se interpretar a expressão “aeródromo adequado” como definido no RBAC/FAR 121.7 – o que não é possível para quem lê apenas o RBAC 01 (que não deveria depender de definições do RBAC 121 para ser entendido).

Por essas razões, entendo que é melhor manter a definição apenas nos RBAC 121 e 135, permitindo que se atualize a definição de forma mais simples ao se revisarem esses regulamentos, sem obrigar nova revisão do RBAC 01.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma. Foi utilizada a forma de redação da ICA 100-37, do DECEA.

Contribuição nº 543
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
01.1 Aproximação de precisão Categoria II (CAT II) significa uma aproximação de precisão para pouso por instrumentos com DA/DH inferior a 60 m (200 ft), mas não inferior a 30 m (100 ft) e um RVR não inferior a 350 m. Aproximação de precisão Categoria IIIA (CAT IIIA) significa uma aproximação de precisão para pouso por instrumentos com DA/DH inferior a 30 m (100 ft) ou sem DA/DH e um RVR não inferior a 200 m. Aproximação de precisão Categoria IIIB (CAT IIIB) significa uma aproximação de precisão para pouso por instrumentos com DA/DH inferior a 15 m (50 ft) ou sem DA/DH e um RVR inferior a 200 m, mas não inferior a 50 m. Aproximação de precisão Categoria IIIC (CAT IIIC) significa uma aproximação de precisão para pouso por instrumentos sem limitações de DA/DH e sem limitação RVR.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
01.1 Aproximação de precisão Categoria II (CAT II) significa uma aproximação de precisão para pouso por instrumentos com DA/DH inferior a 60 m (200 ft), mas não inferior a 30 m (100 ft) e um RVR não inferior a 300 m. Aproximação de precisão Categoria IIIA (CAT IIIA) significa uma aproximação de precisão para pouso por instrumentos com DA/DH inferior a 30 m (100 ft) ou sem DA/DH e um RVR não inferior a 175 m. Aproximação de precisão Categoria IIIB (CAT IIIB) significa uma aproximação de precisão para pouso por instrumentos com DA/DH inferior a 15 m (50 ft) ou sem DA/DH e um RVR inferior a 175 m, mas não inferior a 50 m. Aproximação de precisão Categoria IIIC (CAT IIIC) significa uma aproximação de precisão para pouso por instrumentos sem limitações de DA/DH e sem limitação de RVR.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Alinhamento ao Anexo 6 Parte I com relação aos limites na categorização das aproximações. No CAT II, usa-se RVR de 300 m. No limite entre CAT IIIA e CAT IIIB, usa-se RVR de 175 m. Ainda, em CAT IIIC, foi alterado “sem limitação de RVR”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma. Foi adotada a forma de redação da ICA 100-16, do DECEA. O termo DA/DH é também apenas DH.

Contribuição nº 544
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
01.1 Carga perigosa significa artigos ou substâncias capazes de colocar em risco a saúde, a segurança, propriedades ou meio ambiente e que são listadas e classificadas no Capítulo 3 do Anexo 18 à Convenção de Aviação Civil Internacional.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
01.1 Artigo perigoso significa artigo ou substância que, quando transportada por via aérea, pode constituir risco à saúde, à segurança, à propriedade e ao meio ambiente e que figure na Lista de Artigos Perigosos – TABELA 3-1 do DOC. 9284-AN/905 – ou esteja classificada conforme o DOC. 9284-AN/905.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sugiro utilizar o termo e a definição constantes no RBAC 175. Se considerado necessário, em virtude de normas antigas eventualmente ainda se referirem a “carga perigosa”, sugiro utilizar “artigo perigoso ou carga perigosa significa...”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição nº 545
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
01.1	Certificado de Capacidade Física – CCF significa um documento emitido pela ANAC atestando a capacidade física de um tripulante para exercer uma determinada função a bordo de uma aeronave em voo.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
01.1	Certificado Médico Aeronáutico – CMA ou Certificado de Capacidade Física – CCF significa o documento emitido por um examinador ou pela ANAC, após exames de saúde periciais realizados em candidatos, certificando as suas aptidões psicofísicas, para exercer funções a bordo de aeronaves ou remotamente.
01.2	CCF significa Certificado de Capacidade Física
	CMA significa Certificado Médico Aeronáutico
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Sugiro utilizar o termo e a definição constantes no RBAC 67.	
Foi incluído “ou remotamente” ao final, conforme proposto na audiência pública do RBAC 67, em razão de se ter proposto a utilização de CMA para pilotos de aeronaves remotamente pilotadas, que não exercem função a bordo de aeronaves.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	

Contribuição nº 546	
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral	
Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
01.1	(3) quando usada em relação ao desempenho de helicópteros nos documentos da OACI, tem os seguintes significados: (i) Classe 1 significa um helicóptero multimotor cujo desempenho atende aos requisitos da categoria transporte A; (ii) Classe 2 significa um helicóptero multimotor cujo desempenho atende aos requisitos da categoria transporte B; e (iii) Classe 3 significa um helicóptero monomotor ou um helicóptero multimotor cujo desempenho exige pouso forçado após falha de um motor.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
01.1	(3) quando usada em relação ao desempenho de helicópteros nos documentos da OACI, tem os seguintes significados: (i) Classe 1 significa um helicóptero cujo desempenho, em caso de falha de motor, permite pouso na área de abortagem de decolagem ou a continuação segura do voo para uma área de pouso apropriada; (ii) Classe 2 significa um helicóptero cujo desempenho, em caso de falha de motor, permite a continuação segura do voo, exceto quando a falha ocorre antes de um determinado ponto após a decolagem ou após um determinado ponto antes do pouso, sendo que, nesses casos, um pouso forçado pode ser requerido; e (iii) Classe 3 significa um helicóptero cujo desempenho exige pouso forçado após falha de um motor em qualquer ponto do voo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Não estou certo se os termos são utilizados nos RBACs. Caso não sejam mesmo, poderiam, a princípio, ser retiradas as definições do RBAC 01, pois a introdução da seção estabelece que “Para os propósitos dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil – RBAC, são válidas as seguintes definições”.	
Neste caso, se traz definições de termos usados nos documentos da OACI. No entanto, as definições não são compatíveis com as do Anexo 8, sendo inconsistente com as do Anexo 6 Parte III. Pelo “Attachment A” do Anexo 6 Parte III, helicópteros de classe de desempenho 1 ou 2 devem ser certificados como categoria A, enquanto os de classe 3 podem ser certificados como categoria A ou B.	
Ainda que as definições de categoria A e B do Anexo 8 (também constantes no Attachment A do Anexo 6 Parte III) não sejam idênticas às do RBAC 01 (que vieram do FAR 01), entendo que há inconsistências – especialmente considerando que a definição do RBAC 01 diz que serão utilizadas as definições de termos quando usados em documentos da OACI.	
Entendo que as definições deveriam ser as traduções das definições equivalentes do Anexo 8.	

A se confirmar que os termos não são utilizados nos RBACs, essa alteração não traria qualquer impacto regulatório no cumprimento dos regulamentos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Não há ocorrências dessas definições nos regulamentos da ANAC. E como o propósito é usar nos documentos da OACI, a definição deve bater com o Anexo 8 à Convenção de Chicago.

Contribuição nº 547

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Classe

(1) quando usada em referência a certificados, habilitações, prerrogativas e limitações de pessoas, significa uma classificação de aeronaves tendo características operacionais semelhantes. Exemplo: monomotores, multimotores, terrestres, anfíbios, giroplanos, helicópteros, dirigíveis, balões livres etc.;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Classe

(1) quando usada em referência a certificados, habilitações, prerrogativas e limitações de pessoas, significa uma classificação de aeronaves tendo características operacionais semelhantes. Exemplo: aviões monomotores terrestres, hidroaviões ou anfíbios multimotores etc.;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto havia sido traduzido diretamente do FAR 01. No entanto, contém exemplos não aplicáveis à realidade brasileira. Por exemplo, não há habilitações de classe para helicópteros (recém-propostas no RBAC 61), nem de dirigíveis, nem de balões livres etc.

Ainda, os termos monomotores, terrestres e anfíbios, por si sós não constituem uma classe. Assim, foram propostos dois exemplos, conforme RBAC 61.5(b)(2).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 548

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Operação Prolongada (Extended Operations – ETOPS) significa uma operação de voo com avião, exceto operações exclusivamente de carga com um avião com dois ou mais motores, na qual uma parte do voo é operada além de um limite de tempo identificado no RBAC 121 ou 135 de um aeródromo adequado, com base em uma velocidade de cruzeiro com um motor inoperante aprovada, sob condições atmosféricas padrão e ar calmo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Operação Prolongada (Extended Operations – ETOPS) significa uma operação de voo com avião na qual uma parte do voo é operada além de um limite de tempo identificado no RBAC 121 ou 135 de um aeródromo adequado, com base em uma velocidade de cruzeiro com um motor inoperante aprovada, sob condições atmosféricas padrão e ar calmo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No RBAC 121, as regras para ETOPS se aplicam a todos os aviões, mesmo para aqueles exclusivamente cargueiros.

Este documento do FAA apresenta, na página 2, as diferenças de aplicabilidade do conceito ETOPS para o FAR 121 e 135:

http://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/airline_operators/airline_safety/info/all_infos/media/2007/info07004.pdf

O parágrafo G135.2(a) do RBAC 135 e a definição de “área de operações ETOPS” do RBAC 121.7(c) mostram que os mesmos requisitos se aplicam no Brasil.

Proponho uma definição mais genérica, compatível com os requisitos dos RBACs 121 e 135.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 549
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
01.1 Lista de Equipamento Mínimo (Minimum Equipment List – MEL) significa uma lista, preparada por um operador de aeronaves em conformidade com ou mais restritiva que a MMEL estabelecida para o tipo de aeronave, que estabelece como operar esse tipo de aeronave com particulares equipamentos inoperantes, desde que atendendo a condições específicas. Lista Mestre de Equipamento Mínimo (Master Minimum Equipment List – MMEL) significa uma lista estabelecida para um particular tipo de aeronave pela organização responsável pelo projeto de tipo, com a aprovação do órgão certificador, contendo itens, um ou mais dos quais se permite que esteja inoperante ao início de um voo. A MMEL pode ser associada com condições especiais de operação, limitações ou procedimentos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
01.1 Lista de Equipamentos Mínimos (Minimum Equipment List – MEL) significa uma lista, preparada por um operador de aeronaves em conformidade com ou mais restritiva que a MMEL estabelecida para o tipo de aeronave, que estabelece como operar esse tipo de aeronave com particulares equipamentos inoperantes, desde que atendendo a condições específicas. Lista Mestre de Equipamentos Mínimos (Master Minimum Equipment List – MMEL) significa uma lista estabelecida para um particular tipo de aeronave pela organização responsável pelo projeto de tipo, com a aprovação do órgão certificador, contendo itens, um ou mais dos quais se permite que esteja inoperante ao início de um voo. A MMEL pode ser associada com condições especiais de operação, limitações ou procedimentos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Uso de plural, como em 01.2 e em outros regulamentos da ANAC, como o RBAC 121.628.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 550
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
01.1 Minimum Navigation Performance Specification – MNPS significa um conceito que foi proposto, em base mundial, na 9ª Conferência de Navegação Aérea da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), cujo objetivo é assegurar separação segura entre aeronaves e permitir aos operadores obter o máximo de benefício econômico fornecido pela melhoria do desempenho da navegação obtida em anos recentes e foi planejado para ser implementado em bases regionais, levando em conta condições particulares regionais de operação.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
01.1 Minimum Navigation Performance Specification – MNPS significa um conjunto específico de padrões de desempenhos mínimos de navegação que as aeronaves devem cumprir para operar nos espaços aéreos designados, estabelecidos com objetivo garantir uma separação segura das aeronaves e permitir obter, a partir da alta precisão de navegação dos equipamentos de navegação, o máximo benefício, geralmente por meio da redução dos mínimos de separação,
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A definição da minuta se baseia na IAC 3505. Ocorre que a definição não deveria ser copiada diretamente. Por exemplo, ela menciona “anos recentes”, constante na IAC, que já trazia este texto em 1992. Creio que esse tipo de caracterização não deveria constar numa definição, que deveria ser mais atemporal.
Sugiro definição com base no “NAT DOC 005”, publicado pelo Escritório da ICAO na Europa e Atlântico Norte, e disponível em http://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/NAT%20Documents/NAT%20Doc%20005/NAT%20Doc005%20nd%20Ed-Nov%202012.pdf “Minimum Navigation Performance Specification (MNPS) is a specified set of minimum navigation performance standards which aircraft must meet in order to operate in MNPS designated airspace. In addition, aircraft must be certified by their State of Registry for MNPS operation. The objective of MNPS is to ensure the safe separation of aircraft and to derive maximum benefit, generally through reduced separation standards, from the high navigational accuracy afforded by modern navigation equipment. Aircraft, which are not MNPS-certified may not operate in the MNPS airspace.”
Embora tenha colocado na definição o objetivo, a exemplo da minuta, entendo que este trecho é desnecessário para a definição e poderia ser retirado para se deixar a definição mais enxuta (não é necessário explicar o objetivo para definir algo).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O conceito de MNPS – *Minimum Navigation Performance Specification* foi superado pelo conceito mais abrangente de PBN – *Performance Based Navigation*, que encontra-se detalhado no *Doc 9613 – PBN Manual* da ICAO e, no Brasil, pela IS nº 91-001. Em decorrência dessa nova realidade, o espaço aéreo até então designado NAT – MNPS passou a ser formalmente denominado NAT – HLA (*North Atlantic High Level Airspace*), a partir de 4 de fevereiro de 2016. Autorizações concedidas pelos Estados a seus operadores em data anterior a 4 de fevereiro de 2016 e, portanto, ainda sob a designação NAT-MNPS, serão aceitas até 31 de dezembro de 2019. Desse modo, foi adotada definição constante do 14 CFR Part 91, Appendix G, Section 8, a saber:

North Atlantic High Level Airspace – NAT-HLA significa o volume de espaço aéreo situado entre os FL285 e FL420, inclusive, estendendo-se entre a latitude 27° N e o Pólo Norte, limitado a leste pelos limites orientais das áreas de controle de *Santa Maria Oceanic*, *Shanwick Oceanic* e *Reykjavik Oceanic*, e limitado a oeste pelos limites ocidentais das áreas de controle de *Reykjavik Oceanic*, *Gander Oceanic* e *New York Oceanic*, excluindo as áreas a oeste de 60° W e a sul de 38°30' N.

Contribuição nº 551

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Grande modificação significa uma modificação não listada na especificação técnica aprovada da aeronave, motor ou hélice e que:

- (1) pode afetar substancialmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade; ou
- (2) não é executada de acordo com práticas aceitáveis ou que não pode ser executada usando operações elementares.

Modificação significa qualquer alteração levada a efeito em aeronaves e seus componentes.

Pequena modificação significa uma modificação que não se enquadra na definição de grande modificação.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Grande alteração significa uma alteração não listada na especificação técnica aprovada da aeronave, motor ou hélice e que:

- (1) pode afetar substancialmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade; ou
- (2) não é executada de acordo com práticas aceitáveis ou que não pode ser executada usando operações elementares.

Alteração significa qualquer alteração levada a efeito em aeronaves e seus componentes.

Pequena alteração significa uma alteração que não se enquadra na definição de grande alteração.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O RBAC 43 passou a utilizar “alteração” em lugar de “modificação”.

Caso normas antigas ainda se refiram a “modificação”, sugiro utilizar “alteração ou modificação significa...”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 552

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Navegação Baseada em Desempenho (*Performance-based Navigation – PBN*) é uma operação realizada em uma rota ou procedimento cuja execução requer que o conjunto de sistemas da aeronave, qualificação da tripulação e sistemas de gerenciamento de tráfego aéreo atenda a especificações expressas em termos de precisão, integridade, disponibilidade, continuidade e funcionalidade, compreendendo especificações de Navegação de Área (RNAV) ou de Desempenho de Navegação Requerido (RNP), associados a um determinado nível de precisão para cada tipo de operação.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Navegação Baseada em Desempenho (*Performance-based Navigation – PBN*) significa navegação de área baseada em requisitos de desempenho aplicáveis às aeronaves conduzindo operações em rotas ATS, em procedimentos de aproximação ou espaços aéreos específicos. Tais requisitos de desempenho são expressos em termos de precisão, integridade, disponibilidade e funcionalidade, compreendendo especificações de Navegação de Área (RNAV) ou de Desempenho de Navegação Requerido (RNP), associados a um determinado nível de precisão para cada tipo de operação.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A definição constante na minuta difere da utilizada na IS 91-001, que é baseada na do Anexo 6 Parte I. Foi proposta definição com base na do Anexo 6 Parte I, com algumas diferenças com relação à da IS 91-001. Além da menção a “rota ATS” e “procedimento de aproximação”, deveria se mencionar “espaços aéreos específicos”.

Embora conste apenas como “nota” à definição de PBN no Anexo 6 Parte I, entendo que pode ser mantida a segunda frase na definição – não vendo, porém, problemas caso se pretenda retirá-la ou mesmo adotá-la como “nota”, como faz o Anexo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 553

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Piloto em comando significa uma pessoa que:

- (1) tem a autoridade final e a responsabilidade pela operação e pela segurança do voo;
- (2) foi designada como piloto em comando antes ou durante o voo; e
- (3) é detentora da apropriada habilitação de categoria, classe ou tipo, se aplicável, para a condução do voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Piloto em comando significa uma pessoa que:

- (1) tem a autoridade final e a responsabilidade pela operação e pela segurança do voo; e
- (2) foi designada pelo operador como piloto em comando antes ou durante o voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste na formatação: “em comando” também deveria estar em itálico, pois faz parte do termo sendo definido.

Ainda, entendo que essa definição mistura definição com requisitos aplicáveis. Por exemplo, supondo que uma pessoa não habilitada tente voar uma aeronave, ela não seria, pela definição, um piloto em comando e, portanto, não poderia ser aplicado a tal pessoa qualquer requisito direcionado ao “piloto em comando”.

O piloto em comando deve, claro, possuir a habilitação apropriada para condução do voo. Porém, entendo que isto não seria parte da definição de piloto em comando, mas sim dos requisitos aplicáveis a quem é definido como piloto em comando. Por exemplo, o RBAC 61.3(a) e o RBAC 91.5(a)(2) (proposto) impõem tal requisito aos pilotos em comando – assim como aos segundos em comando.

A definição proposta se aproxima mais da constante no Anexo 6 Parte I:

“Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.”

Neste sentido, foi proposto especificar quem é responsável por designar o piloto como piloto em comando, em alinhamento também ao art. 165 do CBA. Uma vez que, no Brasil, as aeronaves têm seus “operadores” registrados no RAB, mesmo no caso da aviação geral, entendo que não seria necessário mencionar “proprietário” (ainda, pelo art. 124 do CBA, mesmo que o operador não esteja registrado no RAB, o proprietário é reputado operador).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Foi excluído também o item (2), e o item (1) foi unificado ao caput. O item (2) também não é parte da definição de piloto em comando, mas sim dos requisitos aplicáveis a quem é definido como piloto em comando. Por exemplo, supondo que uma pessoa não tenha sido designada como piloto em comando e tente voar uma aeronave, ela não seria, pela definição, um piloto em comando e, portanto, não poderia ser aplicado a tal pessoa qualquer requisito direcionado ao “piloto em comando”.

Contribuição nº 554

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Ponto definido antes do pouso significa um ponto, dentro da fase de aproximação e pouso, após o qual a capacidade do helicóptero para prosseguir para um pouso seguro com um motor inoperante não é assegurada e um pouso forçado pode ser requerido. (Aplicável a helicópteros).

Ponto definido após decolagem, referindo-se a helicópteros, significa um ponto, dentro da fase de decolagem e subida inicial, antes do qual a capacidade do helicóptero para prosseguir um voo seguro com um motor inoperante não é assegurada e um pouso forçado pode ser requerido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Ponto definido antes do pouso, referindo-se a helicópteros de classe de desempenho 2, significa um ponto, dentro da fase de aproximação e pouso, após o qual a capacidade do helicóptero para prosseguir para um pouso seguro com um motor inoperante não é assegurada e um pouso forçado pode ser requerido.

Ponto definido após decolagem, referindo-se a helicópteros de classe de desempenho 2, significa um ponto, dentro da fase de decolagem e subida inicial, antes do qual a capacidade do helicóptero para prosseguir um voo seguro com um motor inoperante não é assegurada e um pouso forçado pode ser requerido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As definições constam no Anexo 6 Parte III e se aplicam somente a helicópteros de classe de desempenho 2.

Na primeira definição, foi padronizada a localização do texto que especificava que a definição só se aplica a helicópteros.

Em ambas as definições, foi detalhado que elas não se aplicam a todos os helicópteros, mas apenas aos de classe de desempenho 2.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 555

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos. Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos ou uma área que não possui tais construções ou demarcações, mas que reúne aglomeração de pessoas, ainda que temporariamente, como uma praia ou um parque. Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível ou da aglomeração de pessoas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os termos são utilizados nos RBAC como traduções de “congested area” e “densely populated”. O FAA não possui definições fechadas para esses termos, utilizando análise caso a caso, como registrado em:

[http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/agc/pol_adjudication/agc200/interpretations/data/interps/2010/simmons%20-%20\(2010\)%20legal%20interpretation.pdf](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/agc/pol_adjudication/agc200/interpretations/data/interps/2010/simmons%20-%20(2010)%20legal%20interpretation.pdf)

[http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/agc/pol_adjudication/agc200/interpretations/data/interps/2012/cintron-afs-800-2%20-%20\(2012\)%20legal%20interpretation.pdf](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/agc/pol_adjudication/agc200/interpretations/data/interps/2012/cintron-afs-800-2%20-%20(2012)%20legal%20interpretation.pdf)

O Order 8900 traz algumas definições, no âmbito de uma análise do plano para operação em área congestionada.

http://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v03%20tech%20admin/chapter%2051/03_051_006.htm

Entendo que é benéfico haver definição mais precisa dos termos. No entanto, creio que a definição proposta traz um problema em relação à definição atual do RBAC 01. Pelos casos trazidos pelo FAA no último link, uma área aberta onde há aglomeração de pessoas, como uma praia, é considerada uma “densely populated area”. Entendo que a definição atual, ao não exigir “construções ou demarcações”, englobaria tais áreas recreativas. A definição da minuta, no entanto, deixaria de englobar tais áreas – o que não considero devido.

A proposta buscou incluir a previsão de que aglomeração de pessoas em áreas sem construções ou demarcações também caracterizaria área congestionada ou densamente povoada.

Caso se considere que o termo “aglomeração de pessoas” ainda é muito genérico, entendo que pode ser incluído um número específico de pessoas, como, por exemplo, grupo de pelo menos 100 pessoas. Entendo que não é viável, porém, definir uma densidade (“2 pessoas por m²”, por exemplo), pois isso seria quase impossível de avaliar, tanto pelos regulados quanto pela fiscalização.

Esta proposta se aproxima também ao RBHA 91.119 (citado no quadro comparativo), que utiliza “conjunto de pessoas ao ar livre”.

Sobre a alegação de que “A distância de 600m foi harmonizada ao atual parágrafo RBHA 91.119(b).”, observo que a distância do 91.119(b) não se refere à distância horizontal entre a aeronave e a área congestionada, mas sim entre a aeronave e qualquer obstáculo que esteja a menos de 1000 pés (300 m) abaixo da aeronave.

Assim, ainda que a distância de 600 m do RBHA 91.119(b) possa ser utilizada como uma referência, deve-se ter ciência de que ela não se refere à mesma distância que será estabelecida no RBAC 01.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 556

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Categoria de registro significa uma das categorias previstas no RBAC 47 para o registro de aeronaves no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Categoria de registro significa uma das categorias previstas na Resolução ANAC nº 293, de 19 de novembro de 2013, para o registro de aeronaves no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não há RBAC 47. O documento equivalente é a Resolução nº 293.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 557

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.1

Manual de Operação Aprovado da Aeronave (Aircraft Operator Manual – AOM) significa o manual elaborado pelo operador da aeronave, aprovado pela ANAC, e que pode ser utilizado em lugar do Manual de Voo Aprovado da Aeronave. Normalmente deverá ser baseado no próprio Manual de Voo Aprovado da Aeronave, mas contemplando alguma condição operacional específica do operador não prevista no Manual de Voo Aprovado da Aeronave.

Manual de voo aprovado (Aircraft Flight Manual – AFM) significa um manual, aprovado pelo órgão certificador, contendo procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificações, limitações, informações de desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e outros assuntos relevantes para a operação da aeronave.

01.2

AFM – Aircraft Flight Manual - significa manual de voo aprovado da aeronave.

AOM – Aircraft Operator Manual – significa Manual de Operação Aprovado da Aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1

Manual de Operação da Aeronave (Aircraft Operating Manual – AOM) significa o manual elaborado pelo operador da aeronave, aprovado pela ANAC, contendo procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificações, limitações, informações de desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e outros materiais relevantes para a operação da aeronave. Normalmente deverá ser baseado no próprio Manual de voo da aeronave, mas contemplando alguma condição operacional específica do operador não prevista no Manual de Voo da Aeronave.

Manual de voo da aeronave (Aircraft Flight Manual – AFM) significa um manual, aprovado pelo órgão certificador, contendo procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificações, limitações, informações de desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e outros assuntos relevantes para a operação da aeronave.

01.2

AFM – Aircraft Flight Manual - significa manual de voo da aeronave.

AOM – Aircraft Operating Manual – significa Manual de Operação da Aeronave.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Entendo que não há razão para incluir, na definição, os termos “aprovado”s. Ainda que a ANAC tenha o entendimento de que tais manuais devam ser aprovados, entendo que isso deve constar como requisito (por exemplo, como “o AFM/AOM deve ser aprovado”), incluído no regulamento apropriado, e não na definição de AFM/AOM no RBAC 01.
Ainda, na definição de AOM, sugiro utilizar o termo em inglês constante no Anexo 6 Parte I, com “operating” no lugar de “operator”, o que, aliás, aproxima a expressão ao seu uso em português, com “de operação” (e não do “operador”). O texto foi também alterado para maior alinhamento ao do Anexo.
O fato de poder ser utilizado no lugar do AFM é algo mais apropriado ao texto de um requisito (como, por exemplo, o RBAC 121.141) do que ao texto de uma definição. Isso ajuda ainda a direcionar quais operadores a ANAC entende que poderiam obter um AOM aprovado: por exemplo, entendo que não se espera de um operador de aviação geral que desenvolva e obtenha aprovação de um AOM (razão pela qual o requisito específico consta no RBAC 121; a menção no RBAC 91 só se justificaria por ser esse regulamento também aplicável aos operadores sob o RBAC 121).
Por sinal, com respeito ao “aprovado”, observo que, no Anexo 6 Parte I, o AOM é “aceitável” pelo Estado do operador.
No caso de ser retirado o “aprovado”, sugiro revisar o texto do RBAC 91.
Por fim, na definição de AFM, foi incluído “da aeronave”, em 01.1, como já constava em 01.2.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. Termo “manual de voo aprovado da aeronave” alterado para “manual de voo aprovado”, como está hoje no atual RBAC nº 01, e “manual de operação aprovado da aeronave” alterado para “manual de operação da aeronave”, tanto no RBAC nº 01 quanto no RBAC nº 91, em todas as ocorrências.

Contribuição nº 558
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
01.2 CAMP – Continuous Airworthiness Maintenance Program - significa programa de manutenção continuada da aeronavegabilidade.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
01.2 CAMP – Continuous Airworthiness Maintenance Program - significa programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No RBAC 91.1411, é utilizado “programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada”. Também é utilizada assim na IS 120-001 e na IS 120-079.
Pode-se, ainda, utilizar a sigla utiliza nas IS: “PMAC”. Neste caso, sugiro avaliar o uso de “CAMP” no RBAC 91.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta. Foi utilizada a sigla “CAMP”. No RBAC 91, somente a primeira ocorrência foi grafada por extenso. Todas as demais foram substituídas pela sigla.

Contribuição nº 559
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
01.2
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
01.2 FDR – Flight Data Recorder – significa gravador de dados de voo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Entendo que, da mesma forma que consta “CVR”, deveria constar FDR.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 560

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.2

PTRS – Performance Tracking and Reporting System - significa sistema de acompanhamento e registro do desempenho.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.2

[retirar]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

PTRS é um sistema interno utilizado pelos inspetores do FAA, referenciado nos Orders. Não verifiquei algum uso do termo pela ANAC.

Nesta página, há informação oficial sobre o que é o PTRS:

http://fsims.faa.gov/wdocs/other/ptrs_procedures_manual.htm

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 561

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.2

RVR – Runway Visual Range - significa alcance visual de pista.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.2

RVR – Runway Visual Range - significa alcance visual na pista.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme definição no RBAC 01.1.

No Anexo 6 Parte I em espanhol, se utiliza “alcance visual en la pista”.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 562

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

01.2

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.2

V_{FTO} significa velocidade final de decolagem.

V_{SR} significa velocidade de referência de estol.

V_{SRO} significa velocidade de referência de estol em configuração de pouso.

V_{SR1} significa velocidade de referência de estol obtida em uma determinada configuração.

V_{SW} significa velocidade na qual ocorre alerta de estol natural ou artificial.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Algumas abreviaturas do FAR 01 não constam no RBAC 01, sem que isso tenha sido justificado. Os termos são utilizados em regulamentos de certificação de aeronaves do FAA, que são adotados nos RBAC equivalente. Como exemplo, veja-se o RBAC 25.

V_{FTO} means final takeoff speed.

V_{SR} means reference stall speed.

V_{SRO} means reference stall speed in the landing configuration.

V_{SR1} means reference stall speed in a specific configuration.

V_{SW} means speed at which onset of natural or artificial stall warning occurs.

Sugiro avaliar as definições propostas, especialmente a última, pois não tenho experiência no uso dessas expressões.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 563

Colaborador: Oscar José da Silva

Instituição:

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

01.1 Definições

(...)

Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos. Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

01.1 Definições

(...)

Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área definida como zona urbana.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Esta definição tem o objetivo básico de restringir as áreas de voo permitidas para as aeronaves civis de categoria restrita e aeronaves com CAVE (aeronaves experimentais), bem como de traslado de aviões com quatro ou com três motores à turbina com um motor inoperante, conforme disposições da proposta do RBAC 91 também submetida à audiência pública nesta oportunidade.

Cabe destacar que não existe definição oficial de área densamente povoada. Por outro lado, a tentativa da ANAC de suprir essa lacuna por meio da definição ora apresentada na proposta da Emenda 03 ao RBAC 01 mostra-se uma formulação *ad hoc* desprovida de razoabilidade. Nos termos da definição apresentada, uma única construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos já é suficiente para definir em torno de si uma área com diâmetro de 1.200 metros, ou seja, 113 hectares, considerada área densamente povoada.

Caso essa construção esteja a uma distância de até 600 metros de um aeródromo, já há motivo suficiente para restringir os pousos e decolagens neste aeródromo para as aeronaves acima mencionadas. Dessa forma, a restrição acaba, na prática, atingindo a grande maioria dos aeródromos brasileiros, principalmente os públicos, já que os mesmos normalmente se situam nos arredores de áreas urbanas, onde sempre existem construções, ainda que esparsamente distribuídas, que tornam as áreas onde se localizam esses aeródromos incidentes na definição de áreas densamente povoadas, nos termos propostos pela ANAC.

Ainda que um aeródromo não esteja próximo de nenhuma construção ou demarcação no solo utilizada para fins residenciais, comerciais ou recreativos, caso este aeródromo possua uma casa utilizada para hospedar o guarda-campo ou alguma outra pessoa que trabalhe no aeródromo, ou, ainda, se possuir alguma loja ou mesmo serviço de abastecimento de combustível, isso já seria suficiente para restringir a operação das mencionadas aeronaves nesse aeródromo.

A justificativa apontada pela ANAC, de que a distância de 600m foi harmonizada ao atual parágrafo RBHA 91.119(b), mostra-se incongruente. Vejamos o que dita essa regra atual:

“91.119 – ALTITUDES MÍNIMAS DE SEGURANÇA; GERAL

Exceto quando necessário para decolagem ou pouso, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave abaixo das seguintes altitudes:

(...)

(b) sobre área densamente povoada. Sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade ou sobre qualquer conjunto de pessoas ao ar livre, uma altitude de 1000 pés (300 m) acima do mais alto obstáculo dentro de um raio horizontal de 2000 pés (600 m) em torno da aeronave.”

Como se vê, a mencionada norma define altitudes mínimas de voo sobre áreas densamente povoadas, não servindo para definir o que é área densamente povoada. Ela não impede o sobrevoo dessas áreas e, além disso, isenta as operações de pouso e decolagem.

De um modo geral, o efeito da definição ora submetida à audiência pública é caracterizar como área densamente povoada a maior parte do território brasileiro, já que na maioria das regiões do país, mesmo em áreas rurais, podem ser encontradas construções residenciais ou comerciais. Basta que essas construções estejam afastadas 1.200 metros entre si para ser suficiente para definir uma área contínua considerada densamente povoada.

Outro problema que a definição apresentada pela ANAC acarreta é que os pilotos das mencionadas aeronaves passam a ter a obrigação de estar constantemente verificando a existência de construções no solo, previamente ao sobrevoos da área considerada densamente povoada, ditada por aquelas construções. Isso obriga a fugir da sua tarefa básica em voo de “ver e evitar” os demais tráfegos, de forma a evitar os riscos de colisão aérea, tornando os voos realizados sob as regras de voo visual (VFR) mais inseguros.

Há ainda a questão da insegurança jurídica causada pela dificuldade de identificação das áreas densamente povoadas em locais despovoados ou zonas rurais, tornando os pilotos das aeronaves mencionadas passíveis de infringência, sem o saber, às restrições de sobrevoos dessas áreas. Ressalte-se que a identificação de construções isoladas no solo pode ser dificultada pela altitude de voo e pelas condições meteorológicas.

Por todas essas razões, faz mais sentido a sugestão de alteração ora apresentada, de definir área densamente povoada como área urbana. Essa definição é muito mais consentânea com o que é entendível como área densamente povoada, além de poder ser facilmente identificada, afastando a insegurança operacional e jurídica acima mencionadas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 564

Colaborador: Grupo de Aeronaves Experimentais e Leve Esportivas

Instituição: ANAC

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

RBAC 01.1

Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos. Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sem sugestão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A alteração no texto é positiva no sentido de tornar clara a definição, mas peca por ser demasiado rígida, contemplar áreas muito abrangentes. Fazendas de gado por exemplo não poderiam ser sobrevoadas. O impacto desta definição se dá em requisitos como o destacado abaixo:

“91.319 Aeronave civil com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)

(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC e em conformidade com as regras do DECEA.”

Na prática não sobrar área de interesse a ser sobrevoada. Acreditamos ser mais prático, efetivo e fiscalizável a definição das categorias de aeródromos acessíveis às aeronaves experimentais, e aqueles cuja operação é proibida, salvo em situação de emergência ou autorização específica.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 565

Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira

Instituição: não preenchido

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

Definição de área congestionada e densamente povoada na seção 1.1 Definições:

Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos. Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugere-se extinguir tal parágrafo do regulamento brasileiro a fim de deixá-lo coerente com seu par nos Estados Unidos da América.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É visível que a ANAC exagerou na regulamentação ao tratar do assunto área congestionada.

Na justificativa para a PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 91 (RBAC 91), INTITULADO “REQUISITOS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS”, EM SUBSTITUIÇÃO AO REGULAMENTO

BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA 91 (RBHA 91), E DE EMENDA AO RBAC 01 COM DEFINIÇÕES RELACIONADAS AO RBAC 91, a ANAC afirma, no item 3.3 que “A elaboração desta proposta de RBAC 91 foi baseada principalmente na regulamentação vigente, o RBHA 91, harmonizado com a norma equivalente dos Estados Unidos da América...”.

Assim sendo, nada mais certo e justo que remover tal parágrafo a fim de ficar coerente com a norma americana, a qual não trás consigo essa nefasta definição.

A LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, não trata de tal assunto.

Ou seja, conclui-se que ao trazer para o regulamento RBAC 01 as margens adicionais dos 600 m em torno de tais áreas cabíveis ao RBAC 91 houve um enorme exagero, sem que isso tenha propósito algum de melhorar o sistema de tráfego aéreo brasileiro, tão pouco contribuir para a segurança de voo, a não ser aumentar a burocracia e criar pontos passíveis de multas e penalidades.

Para piorar ainda mais, da forma que foi escrita a nova definição, criando uma área enorme em torno de uma única residência, praticamente transforma todo o território brasileiro em área densamente povoada, o que está, claramente, errado.

Da forma que a regra estava escrita já cumpria com louvor os propósitos de proteger bens e pessoas no solo, sendo totalmente desnecessária tal alteração.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 566

Colaborador: Celso Luiz Cardoso Vilarinho

Instituição: FBVV – Federação Brasileira de Voo a Vela

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

RBAC 01: Reinclusão da definição de Aerodesporto

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Aerodesporto é toda atividade não-comercial voltada para a prática do esporte, do turismo e do lazer em que se utilizam engenhos aéreos e esteja prevista no Código Desportivo da Federação Aeronáutica Internacional – FAI.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A percepção da nossa entidade fundamentalmente aerodesportiva é de que está ocorrendo um progressivo divórcio entre a ANAC e prática do aerodesporto. A retirada da definição da atividade que fazia parte do antigo RBHA 01 faz parte desse contexto. O aerodesporto contribui fortemente para o despertar da vocação de futuros profissionais ligados à atividade aeronáutica e alimenta uma considerável cadeia produtiva. O incentivo à sua prática está portanto totalmente em consonância com o artigo 8º da lei 11.182 de criação de ANAC sob o aspecto do fomento à aviação civil conforme grifamos abaixo:

“Art. 8o Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:”

Destacamos ainda o aspecto histórico da participação brasileira na FAI desde os primórdios de sua criação com os recordes obtidos por Santos Dumont. O aerodesporto faz parte do DNA da aviação brasileira portanto. Reconhecemos que em alguns aspectos a importância do aerodesporto é reconhecida pela ANAC como na presença da Comissão de Aerodesporto Brasileira no Conselho Consultivo da ANAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O termo aerodesporto é consagrado pelo uso, como uma atividade aérea de natureza esportiva, e não há necessidade de defini-lo. Ademais, não convém uma definição do RBAC nº 01 ficar vinculada a um Código de caráter não governamental.

Contribuição nº 567

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

II-Trechos a discutir da proposta de emenda ao RBAC-01:

1-Parágrafo 1.1 – Definições:

Para os propósitos dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil – RBAC, são válidas as seguintes definições, a menos que de outra forma explicitado no texto dos mesmos:

(...)

Piloto em comando significa uma pessoa que:

- (1) tem a autoridade final e a responsabilidade pela operação e pela segurança do voo;
- (2) foi designada como piloto em comando antes ou durante o voo; e
- (3) é detentora da apropriada habilitação de categoria, classe ou tipo, se aplicável, para a condução do voo.

(...)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

II-Trechos a discutir da proposta de emenda ao RBAC-01:

1-Parágrafo 1.1 – Definições:

Para os propósitos dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil – RBAC, são válidas as seguintes definições, a menos que de outra forma explicitado no texto dos mesmos:

(...)

Piloto em comando significa uma pessoa que:

- (1) tem ou possa ter a autoridade final e a responsabilidade pela operação e pela segurança do voo;
- (2) foi ou possa ser designada como piloto em comando antes ou durante o voo; e
- (3) é detentora da apropriada habilitação de categoria, classe ou tipo, se aplicável, para a condução do voo.

(...)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

II-Trechos a discutir da proposta de emenda ao RBAC-01:

1-Parágrafo 1.1 – Definições (Piloto em Comando):

Objetivo da alteração do texto:

-Possibilitar que tripulantes habilitados como Piloto em Comando em um determinado TIPO possam anotar experiência como tal, mesmo que eventualmente estejam exercendo a função de Segundo em Comando em uma determinada operação.

Há, no nosso entendimento, uma confusão no regulamento quanto ao que é o cargo de Comandante e o que é a habilitação de Piloto em Comando. Pela atual definição do RBAC-01, somente o piloto que estiver exercendo o cargo de Comandante é que poderia anotar as horas de Piloto em Comando; mas quando o piloto é habilitado como Piloto em Comando numa determinada categoria, classe ou tipo, se aplicável, para a condução do voo, ele sempre poderá anotar sua experiência de voo como Piloto em Comando, independente do cargo que lhe tenha sido designado.

Por este motivo sugerimos a inclusão da possibilidade de o Piloto em Comando regularmente habilitado ter a autoridade final e a responsabilidade pela operação e pela segurança do voo; ou de ele ser designado como Piloto em Comando, como suficientes para que ele possa formalmente agregar experiência como Piloto em Comando. Isto não terá impacto negativo algum na segurança da operação e, por outro lado, refletirá o que realmente acontece na prática, possibilitando aos pilotos habilitados como Piloto em Comando ascender profissionalmente com menos dificuldade.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A ANAC entende que o piloto somente por anotar horas como piloto em comando quando realmente estiver atuando como piloto em comando, e não quando apenas potencialmente poderia estar atuando como piloto em comando.

Contribuição nº 568

Colaborador: Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro

Instituição: Embraer S.A.

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

RBAC 01

“Área congestionada ou área densamente povoada significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos.

Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível.”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

RBAC 01

“Área congestionada ou área densamente povoada significa, em relação a uma cidade, vila ou povoado, uma área substancialmente usada para fins residenciais, comerciais ou recreativos.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A nova definição para “Área congestionada ou densamente povoada” impossibilita, inclusive, o deslocamento de aeronaves, uma vez que a proximidade com demarcações inferior a 600 metros é proibida. Portanto, as operações de aeronaves com CAVE ou Categoria Restrita, serão fortemente limitadas, senão inviabilizadas, uma vez que tais aeronaves não podem operar sobre áreas densamente povoadas.

Salienta-se que a FAA, no Order 8900.1, coloca uma definição similar à definição atual. Solicitamos, portanto, que a denição seja mantida como no RBAC 01 vigente para evitar ônus indevido ao operador 91.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 569
Colaborador: Carlos Eduardo Lopes de Almeida
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Ao longo do texto “ <i>não-conformidade</i> ”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
“ <i>não conformidade</i> ”, sem o hífen “-”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não se usa hífen nas palavras após “ <i>não</i> ”. Ver regras gramaticais ou mesmo o corretor do Microsoft Word.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 570
Colaborador: Gilberto Meira Cardoso
Instituição: Particular – Aviação Experimental
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
01.1 Definições <i>Área congestionada ou área densamente povoada</i> significa uma área que possua uma ou mais construções ou demarcações no solo utilizadas para fins residenciais, comerciais ou recreativos. Essa área se estende até uma distância de 600 metros da última construção ou demarcação visível.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<i>Área congestionada ou área densamente povoada</i> significa, em relação a uma cidade, vila ou povoado, uma área substancialmente usada para fins residenciais, comerciais ou recreativos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verificando o texto da minuta, o que se entende é que a cada construção distante 600 m de outra ou demarcação visível, tem-se uma área congestionada ou área densamente povoada, o que parece um exagero. Isto reserva pelo menos, no caso de 1 construção com um raio de 600 m, uma área de 1,13 km ² . A definição considerada no RBHA 01 parece mais apropriada e conectada à realidade, como no texto sugerido acima, por isso, manteria o texto atual. Adicionalmente, a tentativa de harmonização proposta com o RBAC 91.119 (b) tem um outro texto e portanto, outra interpretação sobre o mesmo tema e, conseqüentemente não parece ter sido bem sucedida. Finalmente, olhando para o aspecto prático, para um piloto, é mais fácil identificar uma cidade, povoado ou área com aglomeração de pessoas em espaço livre, do que tentar julgar se ele está ou não sobrevoando uma área conforme definida na minuta. Se mantida a definição proposta o impacto da comunidade de experimentais será seriamente impactada.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A proposta de alteração da definição de área congestionada ou área densamente povoada foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Contribuição nº 571
Colaborador: Claudio Aguai SP
Instituição: não preenchido
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não preenchido.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
neste pais, somente se inventa normas e proibições para arrecadar multas e taxas, pois burocratizar nao traz segurança nenhuma a ninguém, por isso sou contra a qualquer tipo de burocratização na aviação experimental, pois "dificultar" "para arrecadar", somente impede o desenvolvimento das tecnologias em aeronaves...
aqui no brasil as autoridades querem te "controlar" o voo dizendo que traz segurança... La nos estados unidos pais de primeiro mundo, as autoridades apenas "coordenam" o voo ha uma diferença grande em "controlar" e "coordenar"

quem controla quer mandar e punir... que coordena quer somente ajudar sem punição...
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não há contribuição a ser analisada.

Contribuição nº 572
Colaborador: Marco Tonussi
Instituição: piloto
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não preenchido.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Caros, Sou piloto há quase 30 anos e concordo e apoio integralmente as propostas em anexo que foram preparadas pela ABUL. Att,
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não há contribuição a ser analisada.

Contribuição nº 573
Colaborador: Francisco de Assis Conrado Acioli
Instituição: Djalma Rezende Advogados Associados S/S
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Renovação de CHT Tipo em simulador CTAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Renovação de CHT tipo ou mlte na própria aeronave
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O Patrao está assustado com os preços da renovação Tipo em simuladores fora do Brasil. Piloto que voa de 50 a 100 horas por ano nas aeronaves Tipo em questão, ou até mesmo MLTE , poderia ter sua CHT valida de 02 em dois anos ou renovação na própria aeronave com avaliadores credenciados pela anac, não necessariamente funcionários ANAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. Refere-se ao objeto da audiência pública nº 14/2015, que originou a emenda 6 ao RBAC nº 61, encaminhada fora do prazo daquela audiência pública e no formulário incorreto. Ademais, não há contribuição a ser analisada.

Contribuição nº 574
Colaborador: Breno Lucas Alvarenga
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Trechos com “órgão ATC”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Substituir “ATC” por “ATS”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Órgãos ATC são apenas: ACC, APP e TWR. Assim, são excluídos os AFIS, órgãos ATS de aeródromos menores, que não têm TWR. Órgão ATS contempla todos, o que é mais adequado para diversos itens do regulamento. Por exemplo, o item 91.511(a)(1) prevê que a aeronave deve ter rádio para comunicação com órgão ATC para operações sobre água. Porém, há lugares em que não há órgão ATC, e sim um AFIS (rádio), que se enquadra como órgão ATS. Caso prático: voos em/de/para plataformas marítimas. Lá, não há órgão ATC, e sim ATS (AFIS). Assim, para se evitar problemas de interpretação e conflitos com disposições de tráfego aéreo, o ideal seria substituir ATC por ATS em todo o RBAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

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.