



**Relatório de análise das contribuições referentes à  
audiência pública nº 24/2017, de edição do  
Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60  
(período das contribuições: 3/11/2017 a 4/12/2017)**

Março – 2020

# 23 contribuições

<b>Contribuição nº 1</b>
<b>Colaborador: Manolo Curie Suarez</b>
<b>Instituição: Qatar Airways</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Não preenchido
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Incluir como em ICAO a possibilidade de renovar o tipo já na licença ANAC por aviadores que trabalham em companhias no exterior, onde somos submetidos a treinamento e check em simulador homologado pela ICAO FAA JAA EASA e pela Boeing/Airbus. Enviando por email a copia do check de simulador e a ANAC aceitar esse cheque como sendo documento necessário para renovar o tipo anualmente. Antigamente era feito assim assim como o exame medico, temos muitos aviadores no exterior que nnao podem se deslocar ao Brasil para fazer o exame medico porém temos exames médicos da ICAO e FAA renovados todos os anos... Muito obrigado pela oportunidade de expressar as necessidades de Brasileiros que não trabalham no Brasil.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Impossibilidade de Brasileiros trabalhando no exterior de fazer simulador na CAE em Guarulhos. Tendo feito treinamento no exterior e check todos os anos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

<b>Contribuição nº 2</b>
<b>Colaborador: Fabrício Luiz</b>
<b>Instituição: não informado</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Não preenchido
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Boa tarde Senhores. Faço um apelo às autoridades que determinaram o Recheque para pilotos em aeronaves Tipo em Simuladores de Vôo fora do país. Eu como muitos pilotos, pais de família, estamos desempregados, impossibilitados de fazermos freelancer devido essa norma estabelecida. Hoje os empregos são poucos na aviação devido a essa crise instaurada, porém vínhamos mantendo as carteiras em dia com a esperança de encontrarmos uma nova oportunidade de trabalho na aviação. Agora isso acabou, os custos são muito altos para renovar as carteiras Tipo no simulador. Sempre rechemos em aeronaves e nunca tivemos problema com isso. Portanto peço uma reflexão sobre esse assunto.
Obrigado Cmte Fabricio
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não preenchido
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

<b>Contribuição nº 3</b>
<b>Colaborador: Danilo Mendes Pereira</b>
<b>Instituição: não informado</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Não preenchido
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Concordo com o simulador para o cheque inicial em todos os modelos. Revalidações poderiam ser realizadas nos respectivos equipamentos aos quais os detentores já possuem. Desde já obrigado
Cmte Danilo
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não preenchido
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

**Contribuição nº 4**

**Colaborador: Juarez da Silva (instituição não informada), Rodrigo Rodrigues (instituição não informada), Manoel Nunes Neto (instituição não informada), Rafael Marques (instituição não informada), Alexandre Marques Fernandes (instituição não informada), Rodrigo Gonçalves (instituição não informada),**

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

Não preenchido

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Incluir também os Simuladores Homologados pela Autoridade Estrangeira , na qual o Piloto é empregado .

Convalidar o CHT (TIPO e IFR )

( Type Rating ) os exames de proficiencia realizado pela Empresas Aérea estrangeira em Simuladores da Empresa Aérea homologados pela Autoridade de Aviação Local .

CONVALIDAR o Type Rating. , Apenas para as Empresas Areas Estrangeiras SIGNATÁRIAS ICAO- FAA - EASA.

Comprovação do exame de Proficiência via email direto da ANAC com a Autoridade Estrangeira a fim de evitar falsificação .

No recebimento da verificação a ANAC imediatamente atualizará o CHT.

Isso facilitará e manterá o emprego de muitos pilotos operando aeronaves no Exterior .

Muitas empresas aéreas evitam pilotos brasileiros por gastar muitos dias fora da escala produtiva apenas pra REVALIDAR AS LICENÇAS , já validadas pela Autoridade Estrangeira Local .

O MESMO EXAME DE PROFICIENCIA REALIZADO DUAS VEZES : pela AUTORIDADE ESTRANGEIRA E PELA ANAC.

Além de tempo e Custos de Usd 6 mil dólares para o piloto .

PERGUNTO : isso faz sentido ???

UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR VAI DAR UMA AERONAVE PARA UM PILOTO SEM SER QUALIFICADO ??

É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC .

QUE DEVE SER REVISTA POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIASL DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !

BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .

A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .

No RETORNO AO BRASIL :

O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Não preenchido

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

**Contribuição nº 5**

**Colaborador: Fernando Fetter Difini**

**Instituição: Asiana Airlines Coréia do Sul**

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

Covalidaçãode CHT de pilotos Brasileiros operando no exterior e exames médicos de países signatários da ICAO

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Convalidar o CHT (TIPO e IFR )

( Type Rating ) os exames de proficiencia realizado pela Empresas Aérea estrangeira em Simuladores da Empresa Aérea homologados pela Autoridade de Aviação Local .

CONVALIDAR o Type Rating. , Apenas para as Empresas Areas Estrangeiras SIGNATÁRIAS ICAO- FAA - EASA.

Comprovação do exame de Proficiência via email direto da ANAC com a Autoridade Estrangeira a fim de evitar falsificação .

No recebimento da verificação a ANAC imediatamente atualizará o CHT.

Isso facilitará e manterá o emprego de muitos pilotos operando aeronaves no Exterior .

Muitas empresas aéreas evitam pilotos brasileiros por gastar muitos dias fora da escala produtiva apenas pra REVALIDAR AS LICENÇAS , já validadas pela Autoridade Estrangeira Local .

O MESMO EXAME DE PROFICIENCIA REALIZADO DUAS VEZES : pela AUTORIDADE ESTRANGEIRA E PELA ANAC.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O Fato de a ANAC não atualizar as CHTs, além do custo ao piloto, faz com que a ANAC deixe de creditar a experiência do mesmo e em caso de retorno acaba passando por uma entidade que não acompanha o profissional.No fim temos profissionais mais bem experientes e qualificados do que a ANAC supõe.

Esta ideia mostraria como a ANAC mantém -se atualizada com os pilotos credenciados por ela.

Poderia ter até um adendo na pagina das CHT tipo: \* Experiencia comprovada perante órgão regulador XXX( NOME DO PAÍS)

UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR VAI DAR UMA AERONAVE PARA UM PILOTO SEM SER QUALIFICADO ??

É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC .

QUE DEVE SER REVISADA POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIASL DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !

BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .

A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .

No RETORNO AO BRASIL :

O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

#### Contribuição nº 6

Colaborador: Evandro (instituição não informada), Leonardo Sousa (instituição não informada), Rafael Alvares (instituição não informada), Joao Carlos Delana (VietjetAir), Joao Carlos Delana (VietjetAir), Zeca Passos Neto (instituição não informada), Giulio Cesar Lo Bello (China Southern Airlines), Fabrício Fabre (instituição não informada), Kleber Almeida (instituição não informada), Rafael Aronne de Abreu (instituição não informada), Herton Maurer Filho (AMC Airlines – Egypt), Tiago de Oliveira Campino (JetStar Pacific), Mauro José Hart (instituição não informada), Giuliano Carriel Vallesi (instituição não informada), José Ricardo Graça (instituição não informada), Guilherme Mascarenhas Duarte de Assis (Hainan Airlines).

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

Não preenchido

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir tambem os Simuladores Homologados pela Autoridade Estrangeira , na qual o Piloto é empregado .

Convalidar o CHT (TIPO e IFR )

( Type Rating ) os exames de proficiencia realizado pela Empresas Aérea estrangeira em Simuladores da Empresa Aérea homologados pela Autoridade de Aviação Local .

CONVALIDAR o Type Rating. , Apenas para as Empresas Areas Estrangeiras SIGNATÁRIAS ICAO- FAA - EASA.

<p>Comprovação do exame de Proficiência via email direto da ANAC com a Autoridade Estrangeira a fim de evitar falsificação .</p> <p>No recebimento da verificação a ANAC imediatamente atualizará o CHT.</p> <p>Isso facilitará e manterá o emprego de muitos pilotos operando aeronaves no Exterior .</p> <p>Muitas empresas aéreas evitam pilotos brasileiros por gastar muitos dias fora da escala produtiva apenas pra REVALIDAR AS LICENÇAS , já validadas pela Autoridade Estrangeira Local .</p> <p>O MESMO EXAME DE PROFICIENCIA REALIZADO DUAS VEZES : pela AUTORIDADE ESTRANGEIRA E PELA ANAC.</p> <p>Além de tempo e Custos de Usd 6 mil dólares para o piloto .</p> <p>PERGUNTO : isso faz sentido ???</p> <p>UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR VAI DAR UMA AERONAVE PARA UM PILOTO SEM SER QUALIFICADO ??</p> <p>É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC . QUE DEVE SER REVISADA POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIAS DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !</p> <p>BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .</p> <p>A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .</p> <p>No RETORNO AO BRASIL :</p> <p>O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não preenchido
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

<b>Contribuição nº 7</b>
<b>Colaborador: Marcio Romero Machado</b>
<b>Instituição: LUCKYAIR AIRLINES</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Incluir tambem os Simuladores Homologados pela Autoridade Estrangeira , na qual o Piloto é empregado . -Convalidar o CHT (TIPO e IFR ) -( Type Rating ) os exames de proficiencia realizado pela Empresas Aérea estrangeira em Simuladores da Empresa Aérea homologados pela Autoridade de Aviação Local .
<b>TÉXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
CONVALIDAR o Type Rating . , Apenas para as Empresas Areas Estrangeiras SIGNATÁRIAS ICAO- FAA - EASA. Comprovação do exame de Proficiência via email direto da ANAC com a Autoridade Estrangeira a fim de evitar falsificação . No recebimento da verificação a ANAC imediatamente atualizará o CHT.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Isso facilitará e manterá o emprego de muitos pilotos operando aeronaves no Exterior . Muitas empresas aéreas evitam pilotos brasileiros por gastar muitos dias fora da escala produtiva apenas pra REVALIDAR AS LICENÇAS , já validadas pela Autoridade Estrangeira Local . O MESMO EXAME DE PROFICIENCIA REALIZADO DUAS VEZES : pela AUTORIDADE ESTRANGEIRA E PELA ANAC. Além de tempo e Custos de Usd 6 mil dólares para o piloto . UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR VAI DAR UMA AERONAVE PARA UM PILOTO SEM SER QUALIFICADO ??É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC .QUE DEVE SER REVISADA POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIA DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE . A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .

NO RETORNO AO BRASIL : O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

**Contribuição nº 8**

**Colaborador: Nilton José Citolino**

**Instituição: não informada**

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

(a) Este regulamento estabelece as regras para a qualificação inicial e recorrente e o uso de dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD) utilizados para cumprir os requisitos de treinamento, exames de proficiência ou experiência de voo estabelecidos em um RBAC.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Este regulamento deveria seguir o RBAC 61-215 como era feito anteriormente. Fica a critério do Operador decidir se o tripulante vai para um (FSTD), ou se efetua os exames de proficiência na Aeronave desde que seja cumprido as exigências de experiência recente. Já para a concessão inicial de uma licença de Tipo, ai sim deveria ir para um (FSTD), por que faria o treinamento inicial, para ser qualificado no referido Tipo. Já para os exames recorrente, bastaria só comprovar experiência recente e efetuar o re-check, mesmo porque o piloto esta operando a aeronave constantemente.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Na minha opinião a ANAC deveria proporcionar condições de trabalho aos Pilotos Brasileiro, uma vez que é responsável pelo setor de Aviação, implantando (FSTD) no Brasil com preços acessíveis para todos. Estamos passando por uma crise financeira no momento, e existem muitos pilotos que estão desempregados e vivem de Free-lancer. Um treinamento num simulador de vôo é muito dispendioso. Além das despesas com simulador, viagem, estadia e visto para entrar nos EUA. Vale ressaltar que a posse de um visto Americano não é garantia de que piloto seja autorizado a entrar nos EUA.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

**Contribuição nº 9**

**Colaborador: Lourival Lopes Ferreira Neto**

**Instituição: não informada**

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

Não preenchido

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Olá, me chamo Lourival, sou brasileiro e comandante de AIRBUS 320, trabalhei na TAM por aproximadamente 10 anos e hoje moro e trabalho na China a 3 anos.

Gostaria muito que minha carteira brasileira continuasse válida, uma vez que estou na ativa e faço revalidação da minha carteira chinesa em simuladores homologadas a cada 6 meses.

Possuo também a carreira do FAA de ATPL e comandante de A320 e a mesma continua válida, desde que eu comprove as minhas revalidações em simulador!!! Seria ótimo se o mesmo acontecesse com a minha carteira da ANAC!!!

Att,

Lourival Lopes Ferreira Neto

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Não preenchido

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

**Contribuição nº 10**

**Colaborador: Cristiano Mallmann Czopko**

**Instituição: não informada**

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

Não preenchido

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Bom dia!

Me chamo Cristiano Mallmann Czopko e meu código ANAC é <EXCLUÍDO> e a 4 anos trabalho como comandante de B737NG na China.

Venho por este e-mail apresentar uma sugestão de que a ANAC passe a reconhecer as licenças dos pilotos brasileiros que trabalham no exterior hoje. No meu caso, tenho treinamentos em simulador 2 vezes por ano, sendo 3 sessões de treinamento e 1 sessão de cheque a cada 6 meses, sendo estes mais do que o dobro exigido pelas empresas brasileiras.

Peço que seja avaliada esta possibilidade devido aos elevados custos de treinamentos, cheques, viagens aéreas, hotel, alimentação transportes entre outros. Esta possibilidade ajudará em muito a nossa empregabilidade não só no Brasil mas também nos auxiliando quando trocando de empresas aqui no exterior. Lembrando que na possibilidade de retorno ao Brasil, passando a trabalhar novamente para alguma empresa brasileira, teremos que ser submetidos a treinamentos e cheques novamente, portanto esta mudança no RBHA 61 ajudará muitos brasileiros. Agradeço pela oportunidade, Cmte. Cristiano
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não preenchido
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

<b>Contribuição nº 11</b>
<b>Colaborador: Fabio Ramires Montanelli</b>
<b>Instituição: Turkish Airlines</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Não preenchido
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Prezados senhores;  Em relação a audiência pública sobre simuladores no exterior;  Sugiro que sigam a linha FAA Americana, pois pilotos no exterior que se mantém voando em qualquer país signatário da ICAO, FAA ou EASA, que cumprem requisitos no tocante ao treinamento de suas tripulações para emitir certificados e mante-los em operação tem reconhecimento internacional.  Poderiam as licenças Anac serem revalidadas mediante a apresentação da licença ou validação estrangeira, conjuntamente com a documentação envolvidas no voo de teste e do simulador ou aeronave, ou meramente a exemplo do FAA, mediante simples comprovação de experiência recente no equipamento.  A Anac manteria os certificados válidos ainda que com restrições de operação em aeronaves brasileiras sem que o piloto passe por treinamento no eventual retorno. E dessa forma manteria a empregabilidade dos profissionais no exterior.  Att  Fabio Ramires Montanelli  A320 Captain  Turkish Airlines
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não preenchido
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

<b>Contribuição nº 12</b>
<b>Colaborador: Douglas C. Oliveira</b>
<b>Instituição: não informado</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Não preenchido
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Revalidação das licenças (CHT)...  É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC

QUE DEVE SER REVISADA COM URGÊNCIA, POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIA DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !

BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .

A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .

No RETORNO AO BRASIL :

O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.

Douglas C. Oliveira

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O tema proposto pelo autor da contribuição está fora do escopo do RBAC nº 60.

#### Contribuição nº 13

Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi

Instituição: EMBRAER

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

60.7 Requisitos para o operador de FSTD

(a) Uma organização é elegível a ser um operador de FSTD se as seguintes condições forem cumpridas:

- (1) a organização possuir, ou for um requerente para possuir, um certificado conforme o RBAC no 119, 141 ou 142; e
- (2) O FSTD for utilizado no programa de treinamento aprovado pela ANAC do operador, para a aeronave simulada.

(b) Uma organização é um operador de FSTD se as seguintes condições forem cumpridas:

- (1) a organização for detentora de um certificado conforme o RBAC nº 119, 141 ou 142;
- (2) a organização possuir um programa de treinamento aprovado pela ANAC para uma aeronave ou conjunto de aeronaves e, pelo menos um FSTD, operado pela organização, for utilizado neste programa de treinamento, pelo menos uma vez a cada 12 meses;

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Remoção do conteúdo de 60.7(a), 60.7(b)(1) e 60.7(b)(2).

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os requisitos estabelecidos nas seções 60.7(a) e 60.7(b) são idênticos ao conteúdo do regulamento da FAA, mas não são aplicáveis no contexto brasileiro, pois há situações em que o uso de dispositivos de treinamento qualificados é necessário fora do contexto de um programa de treinamento aprovado sob os RBACs 119, 141 ou 142.

Por exemplo, o RBAC 61, na sessão 61.213, prevê a realização de treinamento de voo com um PC ou PLA quando não houver um CTAC aprovado pela ANAC para uma aeronave específica. Se o RBAC 60 associar a qualificação de um dispositivo à existência de um CTAC, o caso previsto na seção 61.213 só permitirá treinamento em avião, o que, claramente, não colabora com a segurança de voo ou a qualidade do treinamento.

Salienta-se que, simuladores de voo também são comumente utilizados como veículos de ensaios em campanhas de engenharia para desenvolvimento de novas aeronaves ou modificações. Estes simuladores podem estar situados em centros de treinamento no exterior, que frequentemente não oferecem treinamento a pilotos brasileiros e, por isso, não são certificados sob os RBAC 141 ou 142. Mesmo assim, entende-se que uma qualificação pela ANAC ainda pode ser vantajosa para garantir a conformidade do dispositivo com a aeronave avaliada.

Além disso, vale lembrar que, tanto o Part-60 quanto sua contraparte europeia, o CS-FSTD, bem como o documento ICAO que serve de referência aos dois, o ICAO 9625, contêm requisitos de qualificação que são independentes do conteúdo dos programas de treinamento em que os dispositivos são utilizados. À exceção do FTD 4 (FAA) e FTD 1 (EASA), esses regulamentos exigem níveis de representatividade para todos os sistemas da aeronave, independente do seu uso pretendido no treinamento. A atividade de qualificação do dispositivo deve garantir sua correspondência com uma determinada aeronave. Mesmo para sistemas muito particulares e que tem requisitos específicos (como RNP-AR, HUD, EFVS, envelope estendido), o sponsor decide se quer qualificar seu dispositivo para estas operações e a capacidade do dispositivo fica discriminada no Statement Of Qualification, mas a decisão não é subordinada ao conteúdo do programa de treinamento.

Por último, o requisito do 14 CFR Part-60 que serviu de base para a proposta do RBAC 60 tem um propósito que não se aplica no contexto brasileiro, a FAA não possui taxas associadas à qualificação de dispositivos. Assim, a exigência de que o sponsor justifique a qualificação do dispositivo pelo seu uso em um programa de treinamento é uma maneira de garantir que o serviço só será solicitado quando houver benefício ao contribuinte americano. Caso contrário, a FAA poderia ser solicitada a qualificar dispositivos gratuitamente

no mundo inteiro sem necessariamente haver perspectiva de uso para treinamento de pilotos americanos. Já a ANAC, por outro lado, cobra o pagamento de uma TFAC para realizar o trabalho de qualificação.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Como o autor da contribuição apresentou vários argumentos, cada um deles será transcrito a seguir separadamente, seguidos da análise da ANAC.

Argumento nº 1 do autor da contribuição: “Os requisitos estabelecidos nas seções 60.7(a) e 60.7(b) são idênticos ao conteúdo do regulamento da FAA, mas não são aplicáveis no contexto brasileiro, pois há situações em que o uso de dispositivos de treinamento qualificados é necessário fora do contexto de um programa de treinamento aprovado sob os RBACs 119, 141 ou 142.

Por exemplo, o RBAC 61, na sessão 61.213, prevê a realização de treinamento de voo com um PC ou PLA quando não houver um CTAC aprovado pela ANAC para uma aeronave específica. Se o RBAC 60 associar a qualificação de um dispositivo à existência de um CTAC, o caso previsto na seção 61.213 só permitirá treinamento em avião, o que, claramente, não colabora com a segurança de voo ou a qualidade do treinamento.”

Análise da ANAC para o argumento nº1: a ANAC, ao propor que operadores de simuladores sejam organizações certificadas pelos RBAC nº 119, 141 ou 142 e que devam possuir um programa de treinamento aprovado pela ANAC, busca garantir que o trabalho de qualificação de um FSTD pela ANAC só seja realizado quando existe a real intenção de se utilizar esse FSTD com vistas a emissão de uma licença ou habilitação de piloto, ou para restabelecimento de experiência recente. Dessa forma, a Agência canaliza recursos para atividades que tenham valor à sociedade. A título de ilustração, nos últimos anos, a ANAC recebeu solicitação para qualificação de dispositivos instalados em garagens pessoais, e até mesmo em *shopping centers*, sem nenhuma ligação com um processo de licença/habilitação de pessoas, o que claramente não é a finalidade da ANAC.

Deve-se observar que a redação do RBAC nº 60 só exige que 1 simulador do operador seja utilizado em um programa de treinamento aprovado desse operador. Caso o operador possua outros 10 simuladores, todos estes poderão ser utilizados somente em programas de treinamento de outras empresas (*dry lease*) ou até mesmo não serem utilizados em programa de treinamento algum.

Portanto, no caso descrito pelo autor da contribuição, em que um piloto treinará com um PC ou PLA, fora de um programa de treinamento de CTAC, permanece sendo possível que esse treinamento ocorra em simulador de voo qualificado.

De toda forma, a IS nº 142-002 discorre sobre validação de Centros de Treinamento, a oferta de CTACs para pilotos brasileiros aumentou substancialmente, o que torna a situação descrita pelo autor da contribuição um caso de exceção.

Pelo argumento exposto, a contribuição não foi acatada.

Argumento nº 2 do autor da contribuição: “Salienta-se que, simuladores de voo também são comumente utilizados como veículos de ensaios em campanhas de engenharia para desenvolvimento de novas aeronaves ou modificações. Estes simuladores podem estar situados em centros de treinamento no exterior, que frequentemente não oferecem treinamento a pilotos brasileiros e, por isso, não são certificados sob os RBAC 141 ou 142. Mesmo assim, entende-se que uma qualificação pela ANAC ainda pode ser vantajosa para garantir a conformidade do dispositivo com a aeronave avaliada.”

Análise da ANAC para o argumento nº2: a qualificação de simuladores de voo, sob as regras do RBAC nº 60, tem como objetivo qualificar o FSTD para atender a algum treinamento de voo de pilotos, com vistas a emissão de licença ou habilitação, ou para restabelecimento de experiência recente. Não é escopo do RBAC nº 60 discorrer sobre requisitos de FSTDs para atendimento a campanhas de ensaio em voo. A área da ANAC responsável pela certificação de produto é quem estabelece a conformidade do FSTD ao objetivo do ensaio. Por esta razão, a contribuição não foi acatada.

Argumento nº 3 do autor da contribuição: “Além disso, vale lembrar que, tanto o Part-60 quanto sua contraparte europeia, o CS-FSTD, bem como o documento ICAO que serve de referência aos dois, o ICAO 9625, contêm requisitos de qualificação que são independentes do conteúdo dos programas de treinamento em que os dispositivos são utilizados. À exceção do FTD 4 (FAA) e FTD 1 (EASA), esses regulamentos exigem níveis de representatividade para todos os sistemas da aeronave, independente do seu uso pretendido no treinamento. A atividade de qualificação do dispositivo deve garantir sua correspondência com uma determinada aeronave. Mesmo para sistemas muito particulares e que tem requisitos específicos (como RNP-AR, HUD, EFVS, envelope estendido), o sponsor decide se quer qualificar seu dispositivo para estas operações e a capacidade do dispositivo fica discriminada no Statement Of Qualification, mas a decisão não é subordinada ao conteúdo do programa de treinamento.”

Análise da ANAC para o argumento nº 3: a redação do RBAC nº 60 é semelhante à do 14 CFR Part 60. O que se propõe no RBAC nº 60 é que um operador de simulador tenha ao menos um programa de treinamento aprovado na ANAC, no qual utiliza ao menos um de seus FSTDs nesse programa de treinamento, ao menos uma vez ao ano. Nota-se que o requisito é bem genérico e não exige que todos os sistemas ou capacidades do simulador faça parte desse programa de treinamento. Ex. Um simulador nível D qualificado com HUD e com capacidade CAT III, pode nunca utilizar essas capacidades no programa de treinamento do operador e ainda assim permanecer qualificado com essas capacidades. Portanto, os requisitos do simulador não estão necessariamente associados ao programa de treinamento.

Por esta razão a contribuição não foi acatada.

Argumento nº 4 do autor da contribuição: “Por último, o requisito do 14 CFR Part-60 que serviu de base para a proposta do RBAC 60 tem um propósito que não se aplica no contexto brasileiro, a FAA não possui taxas associadas à qualificação de dispositivos. Assim, a exigência de que o sponsor justifique a qualificação do dispositivo pelo seu uso em um programa de treinamento é uma maneira de garantir que o serviço só será solicitado quando houver benefício ao contribuinte americano. Caso contrário, a FAA poderia ser

solicitada a qualificar dispositivos gratuitamente no mundo inteiro sem necessariamente haver perspectiva de uso para treinamento de pilotos americanos. Já a ANAC, por outro lado, cobra o pagamento de uma TFAC para realizar o trabalho de qualificação.”

Análise da ANAC para o argumento nº 4: a mesma situação que ocorre com a FAA, ocorre com a ANAC para qualificação de FTDs, em que não há TFAC aplicável. Como já dito, a exigência de o operador de FSTD ter de ser uma organização já certificada pela ANAC, tem o objetivo de limitar a qualificação de FSTDs somente àqueles que serão úteis para a emissão de licença/habilitação. Por esta razão, a contribuição não foi acatada.

#### Contribuição nº 14

Colaborador: Mauro S. J. Ramalho

Instituição: Delta 5 Simuladores de Voo Ltda. - ME

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

##### 60.1 Aplicabilidade

- (a) Manter inalterado
- (b) Este regulamento se aplica a pessoas ou organizações que utilizem ou que tenham requerido utilizar um FSTD para cumprir qualquer requisito estabelecido em um RBAC.
- (c) Manter inalterado

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

##### 60.1 Aplicabilidade

- (b) Este regulamento se aplica a pessoas ou organizações que FABRIQUEM, FORNEÇAM, utilizem ou que tenham requerido utilizar um FSTD para cumprir qualquer requisito estabelecido em um RBAC.  
(incluir no texto original, as palavras em negrito)

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A inclusão de fabricantes ou fornecedores de FSTD permitirá a expansão da oferta e do mercado de equipamentos de treinamento, reduzindo os custos e prazos de adequação dos operadores às normas estabelecidas pela ANAC. Esta alteração **permitirá a avaliação e a emissão de Certificados de Avaliação para modelos fabricados regularmente por um fabricante**, comprovado o atendimento ao QTG. Após a instalação do FSTD será feita apenas a verificação, in loco, do atendimento ao MQTG com base no Certificado de Avaliação emitido previamente para o modelo.

A economia obtida é fundamental para o desenvolvimento da aviação, ao permitir a emissão de um único Certificado de Avaliação para determinado modelo de FSTD e a qualidade e o cumprimento dos requisitos (MQTD) serão garantidos pela inspeção da ANAC realizada individualmente no equipamento, após sua instalação.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Essa proposta poderia ser parcialmente aceita caso o RBAC nº 60 incluísse os ATDs no seu escopo. Esses dispositivos poderiam ser aprovados por projeto e não por *serial number*. Entretanto, os simuladores de voo completos (FFS) e os dispositivos de treinamento de voo (FTD), continuam sendo qualificados por *serial number*. O fabricante permanece dando suporte aos operadores de simuladores, mas esses últimos permanecem os responsáveis pelas qualificações. O texto da minuta como apresentado está em consonância com as práticas de outras autoridades, como a FAA (Estados Unidos da América) e a EASA (Europa).

Sugestão não acatada.

#### Contribuição nº 15

Colaborador: Mauro S. J. Ramalho

Instituição: Delta 5 Simuladores de Voo Ltda. - ME

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

##### 60.15 Requisitos para qualificação inicial

- (a) Para cada FSTD, o operador deve enviar à ANAC uma solicitação de avaliação...

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

INCLUIR NOVO ITEM E SEUS SUBITENS;

(j) O fabricante de um modelo de simulador FSTD está autorizado a solicitar avaliação para qualificação inicial em um nível específico de um modelo por ele fabricado e produzido regularmente, registrando os requisitos de qualificação inicial observados pelo modelo que represente tipo ou família de aeronaves.

(1) Atendidos os padrões de desempenho exigidos para o modelo fabricado regularmente, será emitido o Certificado de Qualificação.

(2) O modelo de FSTD instalado para uso de um operador que tenha um Certificado de Qualificação para modelo fabricado regularmente, será submetido apenas ao Teste de Qualificação, nos moldes do MQTG e liberado para utilização, após sua aprovação.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Contribuição não acatada.

O objetivo das alterações propostas é reduzir os custos e prazos da formação de pilotos sem abrir mão da garantia de qualidade dos equipamentos e do controle da ANAC. A minuta da RBAC 60 ora proposta atribui exclusivamente aos operadores a possibilidade de solicitar avaliação de simuladores, resultando na necessidade de avaliação e qualificação individual dos simuladores. O que se propõe é a possibilidade de, durante a qualificação inicial seja feita a verificação do cumprimento por determinado MODELO de FSTD dos padrões de desempenho exigidos para a emissão do Certificado de Qualificação de um determinado modelo de simulador.

O simulador FSTD cujo MODELO tenha um Certificado de Qualificação previamente emitido e que seja instalado para uso de um operador, será submetido apenas aos Testes de Qualificação para sua liberação para uso

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada pelos motivos expostos na análise da contribuição nº 14 deste Relatório.

**Contribuição nº 16**

**Colaborador: Mauro S. J. Ramalho**

**Instituição: Delta 5 Simuladores de Voo Ltda. - ME**

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

**60.37 Qualificação de FSTD baseada em avaliação realizada por um país signatário da ICAO**

(1) o FSTD esteja localizado naquele país;

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

EXCLUIR O ITEM (1):

(1) o FSTD esteja localizado naquele país;

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

A obrigatoriedade da permanência no exterior do simulador que tenha sido objeto de avaliação e qualificação realizada por um país signatário da Convenção de Aviação Civil Internacional, que poderá ser utilizada como base para a emissão de um Certificado de Qualificação brasileiro pela ANAC, é descabida se considerarmos que o Certificado de Qualificação feito pela ANAC só tem sentido se o FSTD, ou outra categoria de simulador, for utilizado no Brasil, não importando a forma de entrada no Brasil, seja através de importação ou retorno de equipamento exportado temporariamente.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

O item 60.37 diz respeito a simuladores exclusivamente localizados fora de território brasileiro, mas que seja qualificado pela ANAC tendo como base a avaliação realizada pela autoridade do país em que o FSTD se encontra. Por exemplo, se um simulador é instalado nos EUA e é qualificado pela FAA, neste caso a ANAC poderá utilizar o relatório e o certificado emitido pela FAA para servir como base para a emissão do certificado da ANAC.

Não foram identificados mais argumentos que justificassem a alteração do requisito.

**Contribuição nº 17**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

60.15

(h) After ANAC completes the evaluation for initial qualification, the sponsor must update the Qualification Test Guide (QTG), with the results of the ANAC-witnessed tests together with the results of all the objective tests described in the QPS.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

60.15

(h) After ANAC completes the evaluation for initial qualification, the sponsor must update the Qualification Test Guide (QTG), with the results of the ANAC-witnessed objective tests together with the results of all the objective tests described in the QPS.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Sugiro incluir "objective" em "ANAC-witnessed objective tests", para que a tradução para o inglês reflita o texto utilizado em português. O mesmo objetivo poderia ser alcançado retirando-se "objetivos" de "resultados dos testes objetivos executados na presença da ANAC", ficando a critério da ANAC avaliar qual melhor representa a intenção do regulamento.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada por meio da exclusão do termo "objetivos" do texto em português, mantendo inalterado o texto em inglês.

**Contribuição nº 18**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

60.15

(b)

(1) o desempenho e a qualidade de voo do FSTD representam aqueles da aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada dentro do seu envelope normal de operação. Esta declaração deve ser feita por um piloto habilitado e qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada após ter realizado todas as tarefas operacionais listadas no QPS relevante ao nível de qualificação pretendido do FSTD;

(2) os sistemas e subsistemas do FSTD (incluindo os sistemas simulados da aeronave) representam o funcionamento daqueles da aeronave ou conjunto de aeronaves. Esta declaração deve ser feita por um piloto qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada, ou por uma pessoa treinada em sistemas e subsistemas de FSTDs e treinada na operação dos sistemas da aeronave simulada; e

(3) a cabine de comando representa a configuração do tipo específico ou do modelo e série da aeronave sendo simulada, como apropriado. Esta declaração deve ser feita por um piloto qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada, ou por uma pessoa treinada em configuração e operação da aeronave simulada.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

60.15

(b)

(1) o desempenho e a qualidade de voo do FSTD representam aqueles da aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada dentro do seu envelope normal de operação. Esta declaração deve ser feita por um piloto habilitado e qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada após ter realizado todas as tarefas operacionais listadas no QPS relevante ao nível de qualificação pretendido do FSTD;

(2) os sistemas e subsistemas do FSTD (incluindo os sistemas simulados da aeronave) representam o funcionamento daqueles da aeronave ou conjunto de aeronaves. Esta declaração deve ser feita por um piloto habilitado e qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada, ou por uma pessoa treinada em sistemas e subsistemas de FSTDs e treinada na operação dos sistemas da aeronave simulada; e

(3) a cabine de comando representa a configuração do tipo específico ou do modelo e série da aeronave sendo simulada, como apropriado. Esta declaração deve ser feita por um piloto habilitado e qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada, ou por uma pessoa treinada em configuração e operação da aeronave simulada.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Sugiro padronizar a tradução para “qualified pilot”, pois em (b)(1) se utiliza “piloto habilitado e qualificado”, enquanto em (b)(2) e (3) se utiliza “piloto qualificado”.

Acima, como uma das possibilidades de padronização, foi utilizado o padrão de (b)(1).

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada por meio da remoção do termo “habilitado e” do parágrafo (b)(1) para padronizar o texto com os demais parágrafos.

**Contribuição nº 19**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

60.23

(a)

(2) forem realizadas alterações no hardware ou software do FSTD, com a intenção de impactarem a simulação da dinâmica de solo ou de voo; são realizadas alterações com a intenção de impactarem o desempenho e a qualidade de voo do FSTD (incluindo o control loading e os sistemas de movimento, visual ou som); ou são realizadas alterações ao MQTG. Alterações ao MQTG que não afetarem os resultados dos testes objetivos requeridos ou os dados de validação aprovados na avaliação para qualificação inicial do FSTD não são consideradas modificações para os propósitos dessa seção.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

60.23

(a)

(2) forem realizadas alterações no hardware ou software do FSTD, com a intenção de impactarem a simulação da dinâmica de solo ou de voo; forem realizadas alterações com a intenção de impactarem o desempenho e a qualidade de voo do FSTD (incluindo o control loading e os sistemas de movimento, visual ou som); ou forem realizadas alterações ao MQTG. Alterações ao MQTG que não afetarem os resultados dos testes objetivos requeridos ou os dados de validação aprovados na avaliação para qualificação inicial do FSTD não são consideradas modificações para os propósitos dessa seção.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Correção editorial:

- (a)(2): uso de “forem” em lugar de “são”, seguindo a primeira oração do parágrafo;

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada. O termo “impactarem” foi também alterado para “impactar”.

**Contribuição nº 20**

**Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

60.31

(a)(3) (iv) comentários obtidos de acordo com o parágrafo 60.9(b) deste regulamento por um período de pelo menos 90 dias; e

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

60.31

(a)(3) (iv) reportes obtidos de acordo com o parágrafo 60.9(b) deste regulamento por um período de pelo menos 90 dias; e

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Troca de “comentários” por “reportes”, para alinhamento ao termo utilizado em 60.9(b).

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada. Optou-se por utilizar o termo “relatos” em 60.31(a)(3)(iv) e 60.9(b).

<b>Contribuição nº 21</b>
<b>Colaborador: Marcio Vieira de Melo</b>
<b>Instituição: AZUL LINHAS AEREAS SA</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
60.19 (6(c)(1) e 6(c)(2)(i)(ii) - manter um livro de discrepâncias e seja registrada no livro de discrepâncias a descrição da discrepância e esta permaneça no livro até a sua correção, conforme o parágrafo 60.25(b) deste regulamento ;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
60.19 - (6(c)(1) e 6(c)(2)(i)(ii) – A Azul Linhas Aéreas disponibiliza um livro de discrepância intitulado SLB ( Simulator Log Book), porém, devido a que contamos com nosso sistema eletrônico de gestão, o TRAX, não manipulamos o livro para regressar ao item reportado de modo manual. Usamos o sistema TRAX como método principal para encerramento e registro das ações e que está disponível para qualquer consulta pela autoridade civil. Sugestão: De inserir um texto no qual possibilita também o uso de sistema de gestão eletrônico, software específico, a fim de não depender somente de controle físico de um livro. Torna-se complicado o manuseio e de difícil visualização e estudo das discrepâncias pelos ocupantes dos simuladores. Sugerir que o livro possa ser usado como principal no caso de uma instituição não possuir plataforma eletrônica de gerenciamento (centros/operadores mais pequenos);
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
60.19 - (6(c)(1) e 6(c)(2)(i)(ii): Torna-se complicado o manuseio e de difícil visualização e estudo das discrepâncias pelos ocupantes dos simuladores o uso restrito de um livro para controle. A dinâmica de simuladores é diferente de aeronaves, na qual justifica o livro ser o instrumento principal, já que nestes casos o livro “voa” junto com a aeronave. Em simuladores uma plataforma em software que controla discrepâncias se torna mais pratico e limpo de pesquisa, mostruário, etc. Sugerir que o livro possa ser usado como principal no caso de uma instituição não possuir plataforma eletrônica de gerenciamento (centros/operadores mais pequenos);
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. Conforme o texto da minuta, o termo “ <i>discrepancy log</i> ” foi traduzido como “livro de registro de discrepâncias”. O termo “livro” foi incluído pela ANAC na tradução, mas não é intenção deste parágrafo estabelecer a maneira como os registros serão gerenciados pelo operador, se por meio de livros físicos ou de sistema informatizado. Dessa forma, o termo “livro de registro de discrepâncias” foi alterado para “registro das discrepâncias”, e o parágrafo 60.19(c)(2)(iii) foi alterado para: “(iii) que o registro de discrepâncias seja mantido em uma forma aceitável pela ANAC, dentro do FSTD ou em local adjacente. Um registro eletrônico que possa ser acessado por um terminal ou monitor localizado no FSTD ou em local adjacente é aceitável.”

<b>Contribuição nº 22</b>
<b>Colaborador: Marcio Vieira de Melo</b>
<b>Instituição: AZUL LINHAS AEREAS SA</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
60.25 (b) - Cada componente MMI, conforme descrito no parágrafo (a) desta seção, ou qualquer componente MMI instalado e requerido estar funcionando corretamente para atender ao Certificado de Qualificação atualmente em vigor, deve ser reparado ou substituído dentro de 30 dias, exceto quando autorizado prazo diferenciado pela ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
60.25 (b) – Sugestão de prazo ilimitado desde que não afete a qualidade do treinamento ( baseado numa MEL de simuladores).
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
60.25 (b): O prazo de 30 dias para resolução de itens é impraticável (considerando itens não restritivos), visto que muitas coisas dependem de importação ( peças) e um prazo mínimo de 60 dias é o natural num processo de importação ao Brasil, isso contando se o provedor dispõe de peças em imediato. Pensando em suporte técnico, muitas discrepâncias requer remoldagem de software e estes nenhum provedor de simulador é capaz de entregar em menos de 6 meses.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. O parágrafo já prevê a possibilidade de o prazo para correção de defeitos poder ser maior do que 30 dias, desde que a ANAC autorize. As condições para essas autorizações serão detalhadas em IS específica a ser editada e que versará sobre o Sistema de Gerenciamento da Qualidade (QMS).

<b>Contribuição nº 23</b>
<b>Colaborador: Marcio Vieira de Melo</b>
<b>Instituição: AZUL LINHAS AEREAS SA</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
60.31 (4)(i) - Um registro de todas as discrepâncias inseridas no livro de registro de discrepâncias nos 2 últimos anos, incluindo (i) uma lista dos componentes ou equipamentos que estiveram ou estão MMI;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
60.31 (4)(i) – Sugestão de não arquivamento sobre listas MMI.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

60.31 (4)(i): Lista MMI é muito rotativo e dinâmico, alterando-se quase que diariamente. Arquivamento da lista tende a gerar complicação pela rotatividade e dinâmica de inserção.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

É intenção da ANAC exigir que o operador mantenha uma lista de todas as discrepâncias dos 2 últimos anos, identificando dentre as discrepâncias aquelas categorizadas como MMI. O operador deverá estabelecer um processo ou procedimento para tal categorização. Todos os registros poderão ser mantidos eletronicamente.

**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.