



Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 13/2018, proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 141, de alteração da Resolução nº 377, de 15 de março de 2016, de alteração da Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013, e de revogação dos RBHA 140 e 141. (período das contribuições: 15/06/2018 a 16/07/2018)

48 contribuições

Contribuição nº 1
Colaborador: Jose Souza Ramos Junior
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, SUBPARTE D – REQUISITOS DE PESSOAL
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Esclarecimento [nenhuma modificação de redação necessária]
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Coordenador de curso pode acumular função como Gestor responsável. “O Gerente de SGSO pode acumular função também como Gerente da Qualidade, o que leva a pressupor que o coordenador do curso também pode acumular função como gestor responsável, o que para instituições pequenas pode representar um diminuição de custos considerável, o que não ficou claro nessa proposta se existe essa possibilidade.”
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O item 141.61(d) informa que o gerente de segurança operacional não pode acumular outro cargo listado, exceto o de gerente da qualidade. O item seguinte, 141.61(e) traz a seguinte redação: “A ANAC poderá vedar o acúmulo de quaisquer dos cargos definidos no parágrafo (b) desta seção caso considere que eles não podem ser acumulados em razão do tamanho e/ou da complexidade das operações do CIAC”. Dessa forma, ao lermos os itens sequencialmente, pode-se concluir que pelo regulamento todos os cargos podem ser acumulados, exceto o de gerente de segurança operacional, que pode apenas acumular com o de gerente da qualidade. De resto, o CIAC deverá apresentar uma estrutura administrativa viável, sendo que a ANAC resguarda para si o direito de vedar acumulação de cargos caso entenda que em razão do tamanho e/ou da complexidade das operações do CIAC os cargos não podem ser acumulados.

Contribuição nº 2
Colaborador: LUCAS WURZIUS RORATO
Instituição: Aero clube
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, 141.9 Suspensão, revogação ou cassação cert. CIAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão Excluir o item 141.9 (a) (2) (ii), "(a)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Grande parte dos aeroclubes/escolas com certeza irá repudiar o item 141.9 (a) (2) (ii), "(a) A ANAC pode suspender um certificado de CIAC em vigor se:" "não formou, pelo menos, 10 (dez) alunos dentro de um período consecutivo de 12 (doze) meses" Com todo o respeito isso é um grande absurdo. Particularmente e representante de um Aero clube, sugiro a exclusão deste item. Considerando o cenário atual do Brasil, mais propriamente dito, a situação Econômica, diversas escolas e aeroclubes do interior sequer formam a metade desse numero por ano, isso tambem é um reflexo da complexidade e burocracia que a ANAC tem impondo no âmbito da Aviação, ou seja, cada vez mais estão sendo formados menos alunos, haverá um grande demanda no futuro, alias já há. A agência ainda se justifica: "O CIAC certificado gera esforço administrativo para a ANAC, inclusive de vigilância continuada. Dessa forma, só faz sentido manter ativo um CIAC que esteja regularmente formando alunos" como se fosse dizer que as Escolas, Aeroclubes, etc fossem um atraso paraa ANAC, mas esta agência está se esquecendo que os verdadeiros consumidores são vocês (ANAC), a agência necessita de nosso trabalho para a sua subsistência. Cada vez mais no passar dos anos a ANAC tem pecado inúmeras vezes na regulação da aviação civil. Não há mais pilotos como antigamente, não há mais escolas, estão aniquilando a aviação no Brasil.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposto.

Contribuição nº 3
Colaborador: PEDRO DE OLIVA FREIRE
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.91 – Disposições Gerais
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Inclusão Incluir na Seção 141.91(b)(2), além dos 02 anos, o requisito de horas mínimas de voo de 1000 horas em avião e 500 como instrutor para Avião e para Helicópteros, 500 horas em helicópteros e 250 como instrutor.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>O tempo de instrução não mede experiência, pois o candidato pode estar vinculado à uma Entidade que voa muito pouco, portanto esse instrutor terá pouquíssima prática de instrução. A FAA, tem critérios bem mais rigorosos para o credenciamento dos Examinadores dela, conforme a descrição abaixo, não precisamos ser tão rigorosos, mas devemos elevar os níveis de exigência para o credenciamento, a fim de não termos Examinadores, com quase nenhuma experiência:</p> <p>A FAA possui um quadro de experiência mínima requerida, para o credenciamento de Examinador nas diversas categorias de aeronaves, previsto no "Order 8900.2B". Para ser credenciado como Examinador de Licenças de Piloto Privado e Comercial de Avião, por exemplo, são necessárias 2000 horas totais, 1000 horas em avião e 500 como instrutor, já para Examinador de Licenças de Piloto Privado e Comercial de Helicópteros, são necessárias 2000 horas totais, 500 em helicópteros e 250 como instrutor. Existem outras nuances nesses requisitos, mas esses valores podem balizar uma nova exigência para o credenciamento dos nossos examinadores.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. Foi incluído no texto 500 horas de efetiva instrução de voo para aviões para examinador de avião, 250 horas de efetiva instrução de voo para helicópteros para examinador de helicóptero, ou 2 anos de instrução em qualquer categoria de aeronave para examinador das demais categorias.

Contribuição nº 4
Colaborador: KLEBER DANIEL JESUINO
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.45 – Requisitos de aeronaves
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração Sugiro harmonizar o 141.45(d)(1) com o requisito correspondente da FAA, 141.39(a)(2) do regulamento 14 CFR Part 141, prevendo aeronave categoria primária e leve esportiva. §141.39 Aircraft. ... (2) Is certificated with a standard airworthiness certificate, a primary airworthiness certificate, or a special airworthiness certificate in the light-sport category unless the FAA determines otherwise because of the nature of the approved course;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Harmonização com as práticas internacionais e com o texto proposto para o 91.327(a)(2) da minuta do RBAC 91. Acredito que haverá benefícios tanto para as escolas de aviação, como para os fabricantes nacionais de aeronaves leve esportivas, permitindo a substituição dessa frota por aeronaves mais novas, de menor preço, tecnologia mais recente e menor custo de manutenção.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma. De acordo com documento encaminhado pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, por ocasião de reunião entre as áreas técnicas ocorrida em 21/08/2018, a GTOF/GCOI sugeriu a inclusão do parágrafo abaixo. A ata da reunião foi anexada ao processo. Foi incluído um parágrafo 141.45(e) com o seguinte texto: “(e) Adicionalmente aos demais parágrafos desta seção, no caso de aeronave com certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva, somente é permitida a utilização pelo CIAC para ministrar instrução de voo se: (1) o proprietário ou o operador cumprir com todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis; (2) o proprietário ou o operador cumprir com todas as diretrizes de segurança aplicáveis à aeronave que venha a corrigir alguma condição insegura; (3) 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 do RBHA 91, ou disposições correspondentes que vierem a substituí-la;

- (4) a aeronave for operada de acordo com as instruções de operação da aeronave, incluindo qualquer provisão para a operação dos equipamentos necessários especificados na lista de equipamentos da aeronave; e
- (5) cada pessoa transportada for notificada da natureza especial da aeronave e que esta não cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade correspondentes a uma aeronave para a qual tenha sido emitido um certificado de aeronavegabilidade padrão.”

Contribuição nº 5
Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.1 – Aplicabilidade
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração
<p>(b) Este Regulamento é aplicável às pessoas jurídicas que pretendam ministrar quaisquer dos cursos exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65, ou cursos a bordo de aeronaves conforme definidos pela ANAC, incluindo instituições públicas ou privadas de ensino técnico de nível médio, de ensino profissional e tecnológico ou de ensino superior. Cursos não exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65 podem ser ministrados livremente sem necessidade de interação com a ANAC</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>O requisito claramente viola o disposto no Art.98 do CBA, uma vez que os cursos de aviação somente podem funcionar com prévia autorização da ANAC. Não é pelo fato de um regulamento não exigir a realização de um curso homologado para concessão de uma licença/habilitação que o curso não exista. Vejamos, como exemplo, o caso do curso de Piloto Comercial de Avião. O RBAC 61, não exige que o candidato a uma licença de piloto comercial de avião tenha realizado um curso homologado pela ANAC, o que há previsto é um abatimento de carga horária para aqueles que optarem em realizar o curso em um local autorizado pela Agência. Já no caso daqueles que optarem a realizar um curso sem ser o autorizado pela Agência, deverão cumprir uma carga horária maior. Neste aspecto, a entidade que promover o curso, deverá possuir autorização de funcionamento, uma vez que irá explorar serviço aéreo público (especializado), porém o curso não terá autorização da ANAC. Desta feita, violando o disposto no Art. 98 do CBA. Não trata-se apenas de uma questão legal, o que por si só já é suficiente, trata-se de segurança de voo, com possível externalidade negativa ao candidato que contrata um curso de aviação não autorizado pela ANAC. Essa entidade que tivesse explorando tal curso (sem obrigatoriedade de autorização, pelo previsto neste requisito do RBAC 141), não necessitaria implementar um sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO). Sendo assim, colocando em risco todos os envolvidos na operação.</p> <p>A mesma situação poderia ocorrer no curso para concessão da habilitação de instrutor de voo. No RBAC 61 não consta nenhuma menção, nem com abatimento de carga horária, para realização de curso homologado. Sendo assim, toda e qualquer entidade poderia ministrar o curso de instrutor de voo sem ter passado pelo processo de certificação proposto no RBAC 141. Além do mais, o Brasil, neste caso, deveria declarar diferença ao Anexo 1 da OACI, uma vez que é requisito que a entidade que ministrar qualquer dos cursos previstos no Anexo, tenha que ter passado por um processo de certificação e implementado um SGSO. Ainda, neste caso, uma entidade que solicitasse a certificação do curso prático de instrutor de voo, teria seu pedido negado, uma vez que o curso não é exigido pelo RBAC 61.</p> <p>Em relação aos cursos práticos de piloto, durante revisão do RBAC 61, verificou-se que é exigido um curso certificado apenas para as licenças de PP, AGR, PLAN, CPA e Balão. Sendo que destas, as três últimas poderão ser realizadas em entidades credenciadas. Todos os demais cursos de pilotos não são exigidos pelo RBAC 61, a saber, PC, PLA, MNTE, MLTE, IFR, INV. Muitos destes, sequer existe menção no RBAC 61 de realização de curso, como por exemplo as habilitações de Instrutor de Voo e Voo por Instrumentos.</p> <p>Outra questão, é que restringindo a certificação de cursos apenas para aqueles exigidos no RBAC 61, impedirá que a ANAC exija a certificação de cursos de interesse. Existem habilitações de certas aeronaves que deixaram de ser TIPO e viraram CLASSE recentemente. Porém, conforme definido em IS, torna-se necessário o treinamento prático em aeronave para que os pilotos estejam aptos a atuar como PIC (Endossos). Pode-se citar os helicópteros R22, R44 e B90. Por outro lado, algumas habilitações deixaram de ser previstas no RBAC 61, como a de LPQD e PRBP, porém também previstos treinamentos mínimos em IS. Sendo assim, se uma entidade quiser ministrar um curso (em aeronave), para qualquer um desses casos, não será possível certificar o curso, tampouco obrigatório, pois nenhum é exigido pelo RBAC 61.</p> <p>Em resumo, o requisito desta forma (.cursos exigidos pelo RBAC 61...) possibilitará que muitas entidades ministrem cursos de voo com vistas a concessão de licenças/habilitações de pilotos sem o curso ser autorizado pela ANAC e, ainda, impedirá que cursos não exigidos pelo RBAC 61 (como INV e IFR), sejam certificados pela Agência. Esse possível cenário afetará a segurança de voo, violando as previsões no CBA e contrariando o disposto no Anexo 1 da OACI e o LAR 141.</p> <p>Portanto, sugere-se incluir que os cursos realizados a bordo de aeronaves (práticos de voo) exijam autorização conforme o RBAC 141.</p>
ANEXO

Licença/habilitação	Curso prático	
	Exigido pelo 61	Previsão no 61
PP	SIM	SIM
PC	NÃO	SIM
PLA	NÃO	NÃO
PLAN	SIM*	SIM
BALÃO	SIM*	SIM
MNTE/MNAF	NÃO	NÃO
MLTE/MLAF	NÃO	NÃO
IFR	NÃO	NÃO
INV	NÃO	NÃO
AGR	SIM	SIM
CPA	SIM*	SIM

* previsão de ser realizado em entidade credenciada

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Não havia violação ao art. 98 do CBA, pois a proposta de regulamento previa a autorização prévia para cursos não exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65. No entanto, nos parágrafos 141.1(b), 141.5(a), 141.23(a) e 141.71(a), foi alterado o termo “exigidos” para “previstos” para não permitir a conotação de que o curso previsto no RBAC de concessão de licença, certificado ou habilitação não seria aplicável ao RBAC nº 141.

São passíveis de outorga todas as atividades aéreas previstas no Título VI do CBA, sem que além disso os cursos necessitem de qualquer outra autorização segundo o RBAC nº 141, sendo que o próprio regulamento autoriza esses cursos sem interação com a Agência. O final da segunda frase do parágrafo 141.1(b) foi alterado de “sem necessidade de interação com a ANAC” para “sem necessidade de cumprir com o RBAC nº 141”, a fim de não criar o entendimento de que o RBAC nº 141 estaria dispensando a outorga, caso ela seja aplicável.

Como bem observou o autor da contribuição, o RBAC nº 61 também passou a prever cursos realizados em associação credenciada segundo o RBAC nº 183. Desse modo, foi incluído na proposta um parágrafo 141.1(c) para afastar a aplicabilidade do RBAC nº 141 sobre esses cursos previstos no RBAC nº 61.

A ANAC também entende que se o curso não é previsto nos seus regulamentos, ela não deve aprovar, porque isso gera ônus administrativo para a Agência para uma atividade que em princípio é livre.

O item 1.2.8.2 do Anexo 1 à Convenção de Chicago fala de organizações aprovadas. O credenciamento de associações previsto no RBAC nº 61 pode ser entendido como um processo de aprovação e não ocasionará diferenças a serem declaradas à OACI.

Contribuição nº 6

Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.5 – Certificado de CIAC e EI

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(a) Salvo as exceções previstas no parágrafo 141.1(c) deste Regulamento, somente é permitido a uma pessoa jurídica oferecer ou ministrar quaisquer dos cursos exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65, **ou cursos a bordo de aeronaves conforme definidos pela ANAC**, se esta pessoa detiver um certificado de CIAC e suas respectivas EI com a aprovação dos respectivos programas de instrução desses cursos, emitidos pela ANAC segundo este Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O requisito claramente viola o disposto no Art.98 do CBA, uma vez que os cursos de aviação somente podem funcionar com prévia autorização da ANAC. Não é pelo fato de um regulamento não exigir a realização de um curso homologado para concessão de uma licença/habilitação que o curso não exista. Vejamos, como exemplo, o caso do curso de Piloto Comercial de Avião. O RBAC 61, não exige que o candidato a uma licença de piloto comercial de avião tenha realizado um curso homologado pela ANAC, o que há previsto é um abatimento de carga horária para aqueles que optarem em realizar o curso em um local autorizado pela Agência. Já no caso daqueles que optarem a realizar um curso sem ser o autorizado pela Agência, deverão cumprir uma carga horária maior. Neste aspecto, a entidade que promover o curso, deverá possuir autorização de funcionamento, uma vez que irá explorar serviço aéreo

público (especializado), porém o curso não terá autorização da ANAC. Desta feita, violando o disposto no Art. 98 do CBA. Não trata-se apenas de uma questão legal, o que por si só já é suficiente, trata-se de segurança de voo, com possível externalidade negativa ao candidato que contrata um curso de aviação não autorizado pela ANAC. Essa entidade que tivesse explorando tal curso (sem obrigatoriedade de autorização, pelo previsto neste requisito do RBAC 141), não necessitaria implementar um sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO). Sendo assim, colocando em risco todos os envolvidos na operação.

A mesma situação poderia ocorrer no curso para concessão da habilitação de instrutor de voo. No RBAC 61 não consta nenhuma menção, nem com abatimento de carga horária, para realização de curso homologado. Sendo assim, toda e qualquer entidade poderia ministrar o curso de instrutor de voo sem ter passado pelo processo de certificação proposto no RBAC 141. Além do mais, o Brasil, neste caso, deveria declarar diferença ao Anexo 1 da OACI, uma vez que é requisito que a entidade que ministrar qualquer dos cursos previstos no Anexo, tenha que ter passado por um processo de certificação e implementado um SGSO. Ainda, neste caso, uma entidade que solicitasse a certificação do curso prático de instrutor de voo, teria seu pedido negado, uma vez que o curso não é exigido pelo RBAC 61.

Em relação aos cursos práticos de piloto, durante revisão do RBAC 61, verificou-se que é exigido um curso certificado apenas para as licenças de PP, AGR, PLAN, CPA e Balão. Sendo que destas, as três últimas poderão ser realizadas em entidades credenciadas. Todos os demais cursos de pilotos não são exigidos pelo RBAC 61, a saber, PC, PLA, MNTE, MLTE, IFR, INV. Muitos destes, sequer existe menção no RBAC 61 de realização de curso, como por exemplo as habilitações de Instrutor de Voo e Voo por Instrumentos.

Outra questão, é que restringindo a certificação de cursos apenas para aqueles exigidos no RBAC 61, impedirá que a ANAC exija a certificação de cursos de interesse. Existem habilitações de certas aeronaves que deixaram de ser TIPO e viraram CLASSE recentemente. Porém, conforme definido em IS, torna-se necessário o treinamento prático em aeronave para que os pilotos estejam aptos a atuar como PIC (Endossos). Pode-se citar os helicópteros R22, R44 e B90. Por outro lado, algumas habilitações deixaram de ser previstas no RBAC 61, como a de LPQD e PRBP, porém também previstos treinamentos mínimos em IS. Sendo assim, se uma entidade quiser ministrar um curso (em aeronave), para qualquer um desses casos, não será possível certificar o curso, tampouco obrigatório, pois nenhum é exigido pelo RBAC 61.

Em resumo, o requisito desta forma (...cursos exigidos pelo RBAC 61...) possibilitará que muitas entidades ministrem cursos de voo com vistas a concessão de licenças/habilitações de pilotos sem o curso ser autorizado pela ANAC e, ainda, impedirá que cursos não exigidos pelo RBAC 61 (como INV e IFR), sejam certificados pela Agência. Esse possível cenário afetará a segurança de voo, violando as previsões no CBA e contrariando o disposto no Anexo 1 da OACI e o LAR 141.

Portanto, sugere-se incluir que os cursos realizados a bordo de aeronaves (práticos de voo) exijam autorização conforme o RBAC 141.

ANEXO

Licença/habilitação	Curso prático	
	Exigido pelo 61	Previso no 61
PP	SIM	SIM
PC	NÃO	SIM
PLA	NÃO	NÃO
PLAN	SIM*	SIM
BALÃO	SIM*	SIM
MNTE/MNAF	NÃO	NÃO
MLTE/MLAF	NÃO	NÃO
IFR	NÃO	NÃO
INV	NÃO	NÃO
AGR	SIM	SIM
CPA	SIM*	SIM

* previsão de ser realizado em entidade credenciada

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada, conforme a análise da contribuição nº 5 deste Relatório.

Contribuição nº 7

Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.23 – Programas de instrução		
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO		
<p>Alteração (a) O CIAC deve possuir um programa de instrução aprovado pela ANAC para cada curso ministrado que seja exigido no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65 ou curso a bordo de aeronaves conforme definidos pela ANAC.</p>		
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE		
<p>O requisito claramente viola o disposto no Art.98 do CBA, uma vez que os cursos de aviação somente podem funcionar com prévia autorização da ANAC. Não é pelo fato de um regulamento não exigir a realização de um curso homologado para concessão de uma licença/habilitação que o curso não exista. Vejamos, como exemplo, o caso do curso de Piloto Comercial de Avião. O RBAC 61, não exige que o candidato a uma licença de piloto comercial de avião tenha realizado um curso homologado pela ANAC, o que há previsto é um abatimento de carga horária para aqueles que optarem em realizar o curso em um local autorizado pela Agência. Já no caso daqueles que optarem a realizar um curso sem ser o autorizado pela Agência, deverão cumprir uma carga horária maior. Neste aspecto, a entidade que promover o curso, deverá possuir autorização de funcionamento, uma vez que irá explorar serviço aéreo público (especializado), porém o curso não terá autorização da ANAC. Desta feita, violando o disposto no Art. 98 do CBA. Não trata-se apenas de uma questão legal, o que por si só já é suficiente, trata-se de segurança de voo, com possível externalidade negativa ao candidato que contrata um curso de aviação não autorizado pela ANAC. Essa entidade que tivesse explorando tal curso (sem obrigatoriedade de autorização, pelo previsto neste requisito do RBAC 141), não necessitaria implementar um sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO). Sendo assim, colocando em risco todos os envolvidos na operação.</p> <p>A mesma situação poderia ocorrer no curso para concessão da habilitação de instrutor de voo. No RBAC 61 não consta nenhuma menção, nem com abatimento de carga horária, para realização de curso homologado. Sendo assim, toda e qualquer entidade poderia ministrar o curso de instrutor de voo sem ter passado pelo processo de certificação proposto no RBAC 141. Além do mais, o Brasil, neste caso, deveria declarar diferença ao Anexo 1 da OACI, uma vez que é requisito que a entidade que ministrar qualquer dos cursos previstos no Anexo, tenha que ter passado por um processo de certificação e implementado um SGSO. Ainda, neste caso, uma entidade que solicitasse a certificação do curso prático de instrutor de voo, teria seu pedido negado, uma vez que o curso não é exigido pelo RBAC 61.</p> <p>Em relação aos cursos práticos de piloto, durante revisão do RBAC 61, verificou-se que é exigido um curso certificado apenas para as licenças de PP, AGR, PLAN, CPA e Balão. Sendo que destas, as três últimas poderão ser realizadas em entidades credenciadas. Todos os demais cursos de pilotos não são exigidos pelo RBAC 61, a saber, PC, PLA, MNTE, MLTE, IFR, INV. Muitos destes, sequer existe menção no RBAC 61 de realização de curso, como por exemplo as habilitações de Instrutor de Voo e Voo por Instrumentos.</p> <p>Outra questão, é que restringindo a certificação de cursos apenas para aqueles exigidos no RBAC 61, impedirá que a ANAC exija a certificação de cursos de interesse. Existem habilitações de certas aeronaves que deixaram de ser TIPO e viraram CLASSE recentemente. Porém, conforme definido em IS, torna-se necessário o treinamento prático em aeronave para que os pilotos estejam aptos a atuar como PIC (Endossos). Pode-se citar os helicópteros R22, R44 e B90. Por outro lado, algumas habilitações deixaram de ser previstas no RBAC 61, como a de LPQD e PRBP, porém também previstos treinamentos mínimos em IS. Sendo assim, se uma entidade quiser ministrar um curso (em aeronave), para qualquer um desses casos, não será possível certificar o curso, tampouco obrigatório, pois nenhum é exigido pelo RBAC 61.</p> <p>Em resumo, o requisito desta forma (...cursos exigidos pelo RBAC 61...) possibilitará que muitas entidades ministrem cursos de voo com vistas a concessão de licenças/habilitações de pilotos sem o curso ser autorizado pela ANAC e, ainda, impedirá que cursos não exigidos pelo RBAC 61 (como INV e IFR), sejam certificados pela Agência. Esse possível cenário afetará a segurança de voo, violando as previsões no CBA e contrariando o disposto no Anexo 1 da OACI e o LAR 141.</p> <p>Portanto, sugere-se incluir que os cursos realizados a bordo de aeronaves (práticos de voo) exijam autorização conforme o RBAC 141.</p>		
ANEXO		
	Curso prático	
Licença/habilitação	Exigido pelo 61	Previso no 61
PP	SIM	SIM
PC	NÃO	SIM
PLA	NÃO	NÃO
PLAN	SIM*	SIM
BALÃO	SIM*	SIM
MNTE/MNAF	NÃO	NÃO
MLTE/MLAF	NÃO	NÃO
IFR	NÃO	NÃO
INV	NÃO	NÃO
AGR	SIM	SIM

	CPA	SIM*	SIM
	* previsão de ser realizado em entidade credenciada		
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC			
Contribuição parcialmente acatada, conforme a análise da contribuição nº 5 deste Relatório.			

Contribuição nº 8
Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.71 – Prerrogativas do CIAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (a) O CIAC certificado somente pode ministrar os cursos exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65 ou cursos a bordo de aeronaves conforme definidos pela ANAC caso estes estejam listados em suas EI, e cujos programas de instrução estejam aprovados pela ANAC e não estejam suspensos, revogados ou cassados
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>O requisito claramente viola o disposto no Art.98 do CBA, uma vez que os cursos de aviação somente podem funcionar com prévia autorização da ANAC. Não é pelo fato de um regulamento não exigir a realização de um curso homologado para concessão de uma licença/habilitação que o curso não exista. Vejamos, como exemplo, o caso do curso de Piloto Comercial de Avião. O RBAC 61, não exige que o candidato a uma licença de piloto comercial de avião tenha realizado um curso homologado pela ANAC, o que há previsto é um abatimento de carga horária para aqueles que optarem em realizar o curso em um local autorizado pela Agência. Já no caso daqueles que optarem a realizar um curso sem ser o autorizado pela Agência, deverão cumprir uma carga horária maior. Neste aspecto, a entidade que promover o curso, deverá possuir autorização de funcionamento, uma vez que irá explorar serviço aéreo público (especializado), porém o curso não terá autorização da ANAC. Desta feita, violando o disposto no Art. 98 do CBA. Não trata-se apenas de uma questão legal, o que por si só já é suficiente, trata-se de segurança de voo, com possível externalidade negativa ao candidato que contrata um curso de aviação não autorizado pela ANAC. Essa entidade que tivesse explorando tal curso (sem obrigatoriedade de autorização, pelo previsto neste requisito do RBAC 141), não necessitaria implementar um sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO). Sendo assim, colocando em risco todos os envolvidos na operação.</p> <p>A mesma situação poderia ocorrer no curso para concessão da habilitação de instrutor de voo. No RBAC 61 não consta nenhuma menção, nem com abatimento de carga horária, para realização de curso homologado. Sendo assim, toda e qualquer entidade poderia ministrar o curso de instrutor de voo sem ter passado pelo processo de certificação proposto no RBAC 141. Além do mais, o Brasil, neste caso, deveria declarar diferença ao Anexo 1 da OACI, uma vez que é requisito que a entidade que ministrar qualquer dos cursos previstos no Anexo, tenha que ter passado por um processo de certificação e implementado um SGSO. Ainda, neste caso, uma entidade que solicitasse a certificação do curso prático de instrutor de voo, teria seu pedido negado, uma vez que o curso não é exigido pelo RBAC 61.</p> <p>Em relação aos cursos práticos de piloto, durante revisão do RBAC 61, verificou-se que é exigido um curso certificado apenas para as licenças de PP, AGR, PLAN, CPA e Balão. Sendo que destas, as três últimas poderão ser realizadas em entidades credenciadas. Todos os demais cursos de pilotos não são exigidos pelo RBAC 61, a saber, PC, PLA, MNTE, MLTE, IFR, INV. Muitos destes, sequer existe menção no RBAC 61 de realização de curso, como por exemplo as habilitações de Instrutor de Voo e Voo por Instrumentos.</p> <p>Outra questão, é que restringindo a certificação de cursos apenas para aqueles exigidos no RBAC 61, impedirá que a ANAC exija a certificação de cursos de interesse. Existem habilitações de certas aeronaves que deixaram de ser TIPO e viraram CLASSE recentemente. Porém, conforme definido em IS, torna-se necessário o treinamento prático em aeronave para que os pilotos estejam aptos a atuar como PIC (Endossos). Pode-se citar os helicópteros R22, R44 e B90. Por outro lado, algumas habilitações deixaram de ser previstas no RBAC 61, como a de LPQD e PRBP, porém também previstos treinamentos mínimos em IS. Sendo assim, se uma entidade quiser ministrar um curso (em aeronave), para qualquer um desses casos, não será possível certificar o curso, tampouco obrigatório, pois nenhum é exigido pelo RBAC 61.</p> <p>Em resumo, o requisito desta forma (.cursos exigidos pelo RBAC 61...) possibilitará que muitas entidades ministrem cursos de voo com vistas a concessão de licenças/habilitações de pilotos sem o curso ser autorizado pela ANAC e, ainda, impedirá que cursos não exigidos pelo RBAC 61 (como INV e IFR), sejam certificados pela Agência. Esse possível cenário afetará a segurança de voo, violando as previsões no CBA e contrariando o disposto no Anexo 1 da OACI e o LAR 141.</p> <p>Portanto, sugere-se incluir que os cursos realizados a bordo de aeronaves (práticos de voo) exijam autorização conforme o RBAC 141.</p>
ANEXO

Licença/habilitação	Curso prático	
	Exigido pelo 61	Previsão no 61
PP	SIM	SIM
PC	NÃO	SIM
PLA	NÃO	NÃO
PLAN	SIM*	SIM
BALÃO	SIM*	SIM
MNTE/MNAF	NÃO	NÃO
MLTE/MLAF	NÃO	NÃO
IFR	NÃO	NÃO
INV	NÃO	NÃO
AGR	SIM	SIM
CPA	SIM*	SIM

* previsão de ser realizado em entidade credenciada

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada, conforme a análise da contribuição nº 5 deste Relatório.

Contribuição nº 9

Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

Instituição: Outros

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

Proposta de revogação do RBHA 141

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Geral (outros)

Para evitar entendimento equivocado, seria interessante manter no RBAC 141 que entidades, mesmo quando autorizadas a funcionar pelo MEC, necessitam de autorização da ANAC para exploração de Serviço Aéreo Público (adestramento de pessoal de voo) nos termos da Resolução nº 377, de 15 de março de 2016.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

141.1

Consta na tabela comparativa entre RBHA 140 e RBAC 141:

"Estas entidades já se encontram abrangidas pela definição do parágrafo anterior. A especificação delas em parágrafo próprio é desnecessária e, como se encontrava escrita, poderia levar a interpretações incorretas no sentido de que o funcionamento da organização de ensino médio/superior dependeria de autorização da ANAC, o que não procede (sendo de competência do Ministério da Educação - MEC)."

É possível verificar no CBA que o ensino e adestramento de pessoal de voo é Serviço Aéreo Público Art.201 VI e Parágrafo único do Art. 182. Sendo assim, conforme previsto no Art.180, a exploração de Serviço Aéreo Público (especializado) depende de prévia autorização da Autoridade Aeronáutica. Desta feita, conforme previsto na proposta de alteração da Resolução nº 377/2016, uma organização de ensino médio/superior que queira explorar serviço de adestramento de pessoal de voo, dependerá de autorização da ANAC

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O fato de a atividade precisar passar por um processo de outorga, segundo a Resolução nº 377, não obriga a entidade a passar por um processo de certificação ou de autorização de curso segundo o RBAC nº 141, tampouco a dispensa de cumprimento de requisitos do RBAC nº 141, isenta a entidade de passar por um processo de outorga, caso lhe seja aplicável.

Contribuição nº 10

Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

Instituição: Outros

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Proposta de revogação do RBHA 140
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Geral (outros) Sugiro publicar uma Resolução para disciplinar a autorização de funcionamento de Aeroclubes, conforme previsto no próprio CBA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Com a extinção do RBHA 140, um Aero clube que queira manter atividades apenas de recreio e desportos (Art. 97 § 1o III do CBA), ou seja, sem explorar Serviço Aéreo Público, não será enquadrado na Resolução no 377/2016. Entretanto, assim mesmo estará sujeito a autorização prévia da ANAC conforme dispositivo legal do Art.98 do CBA. Portanto, a revogação do RBHA 140 ocasionará um vácuo regulatório, impedindo o funcionamento de Aeroclubes que não pretendam explorar Serviços Aéreos Públicos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os procedimentos relativos à autorização de aeroclubes serão tratados segundo a Resolução nº 377, de 15 de março de 2016, no que se refere à outorga. Para o RBAC nº 141 o aeroclube será um CIAC.

Contribuição nº 11
Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.61 – Pessoal de administração requerido
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (2) Para ser designado coordenador de curso, o profissional deve possuir experiência como instrutor durante, no mínimo, dois anos no âmbito da aviação, e possuir a licença/habilitação correspondente ao curso, não necessitando estar válida.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Equívoca-se a justificativa na tabela comparativa entre o RBHA 140 e o RBAC 141, quando afirma que as tarefas de coordenador "... implica em tarefas de gestão...". Dentre os deveres do coordenador na minuta do RBAC 141, observa-se: "(ii) garantir que a instrução seja ministrada de maneira padronizada por todos os instrutores e em obediência ao sistema de manuais aprovado;" iii) garantir que a instrução ministrada seja efetiva para preparar o aluno para a licença ou habilitação pretendida (vii) assegurar que os instrutores sigam boas práticas no que concerne às técnicas de instrução e à segurança operacional;
Ora, como pode o coordenador assegurar boas práticas nas técnicas de instrução se sua tarefa é apenas de gestão e não exige conhecimento técnico do assunto? Vê-se claramente desconexo o requisito da qualificação para assumir o cargo de coordenador com os deveres previstos no regulamento. Não há como alguém que não domine o assunto técnico do curso, em ser o coordenador do curso zelando pelos deveres elencados na minuta do 141.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma. A licença não perde a validade e, por isso, não é necessário mencionar que ela precisa estar válida. Desse modo foi mencionado apenas a habilitação.

Contribuição nº 12
Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.3 – Definições
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (23) organização conveniada significa a pessoa jurídica com a qual o CIAC celebra uma parceria via convênio, seja para desenvolvimento de atividades de instrução prática, seja para uso de instalações necessárias à realização da instrução. Aplica-se apenas aos cursos de Comissário de Voo e Mecânico de Manutenção de Aeronaves.;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não foi localizado no texto do RBAC o termo "organização conveniada", a não ser no capítulo das Definições. Sendo assim, da maneira que encontra-se a definição, cria precedente para um CIAC terceirizar, por exemplo, a realização da parte prática de voo de um curso de piloto. Portanto, uma entidade passando pelo processo de certificação do prevista no RBAC 141, mas uma terceira, conveniada, ministrando efetivamente o curso. Esta poderia ser uma situação potencial de risco à segurança operacional.

Infere-se que a definição deva existir para prever os casos de convênio existentes para realização da parte prática do curso de comissário de voo e de mecânico de manutenção, já previstos nos regulamentos atuais. Sendo assim, sugiro que a definição de organização conveniada se limite ao cursos de CMS e MMA.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A celebração do convênio passa pelo processo de certificação, de modo que a área técnica da ANAC pode avaliar, no caso concreto, se a proposta de convênio para os outros cursos é viável antes de aprová-lo.

Contribuição nº 13

Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.21 – Sistema de manuais do CIAC

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão

excluir a letra (b)

(b) Está dispensado de desenvolver e manter o documento previsto no parágrafo (a)(4) desta seção o CIAC que ministrará apenas curso prático para piloto de balão livre, curso prático para piloto de

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O requisito viola o disposto no Anexo 1 da OACI. Conforme o anexo, todas as entidades que ministrem cursos práticos para concessão de licença de piloto privado, piloto de balão, piloto de planador necessitam, dentre outros, possuir um sistema de gerenciamento de qualidade. Caso se mantenha esta exceção, o Brasil deverá declarar diferença. Também está previsto no LAR 141.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O item 2.1.(c) do Anexo 1 à Convenção de Chicago de fato requer um sistema de garantia da qualidade. Porém, há que se levar em consideração que a prática do aerodesporto comporta, do ponto de vista do risco de danos a terceiros, baixa probabilidade de ocorrência. Ademais, outras autoridades aeronáuticas também entendem que a aviação aerodesportiva não necessita de regulação demasiadamente restritiva, pois envolve a capacidade do próprio regulado avaliar o risco envolvido. Assim, consideramos uma exigência excessivamente restritiva para quem se dedica à prática do aerodesporto.

Contribuição nº 14

Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

Instituição: Outros

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

Minuta de RBAC nº 141, item novo

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Inclusão

Trata-se de contribuição na Minuta da Resolução que Aprova o RBAC 141, porém a mesma não consta na relação de documentos para ser selecionada.

Art. 6º Os atuais manuais de curso previstos no RBHA 141 permanecem válidos até que sejam substituídos por Instruções Suplementares publicadas pela Superintendência de Padrões Operacionais.

Art. 7º A autorização para realização de voos panorâmicos por Centros de Instrução de Aviação Civil - CIAC perdurará pelo prazo de a [DOU+1 ano].

INCLUSÃO:

Sugere-se incluir no Art.2 que as entidades com cursos práticos de voo deverão obter a outorga para exploração de serviço aéreo público conforme a resolução 377.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Art. 6º

Os atuais manuais de curso (publicado à época do DAC), não contemplam os requisitos constantes na emenda atual do RBAC 61.

Com a previsão do sistema de manuais do RBAC 141 e aprovação do programa de treinamento de cada CIAC, não faz mais sentido haver manuais de cursos publicados pela ANAC.

Art. 7º:

Não existe nenhuma autorização de realização de voo panorâmico emitida a um aeroclube ou escola de aviação civil. Existem três tipos de autorização atualmente:

1) Autorização de Funcionamento: apenas para escolas e com validade.

2) Certificado de Atividade Aérea: apenas para aeroclubes e sem validade.

3) Entidades sem qualquer tipo de autorização de funcionamento, apenas com homologações de cursos (entidade autorizadas pelo MEC).

Sendo assim, como o texto está escrito na resolução, não há como saber qual autorização está sendo referida. Portanto, estipulando um prazo não haverá dúvidas quanto ao vencimento.

Inclusão no Art; 2:

Deve-se incluir que as entidades deverão obter outorga para exploração de serviço aéreo público conforme a resolução 377, pois sem esta menção, poderá haver equívoco dos regulados no sentido de impressão que apenas a certificação conforme o RBAC 141 será necessária.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada

Com relação ao Art. 6º, o autor da contribuição talvez tenha confundido os manuais que orientam a construção dos currículos dos cursos com os manuais que regem o funcionamento interno dos CIAC.

Quanto ao Art. 7º, a realização de voos panorâmicos por escolas de aviação civil é hoje um fato que precisa ser acomodado enquanto não for editado o RBAC nº 136, cuja minuta foi disponibilizada na Audiência Pública nº 21/2018. Vale ressaltar que a sugestão do autor de que a autorização perdue por DOU + 1 ano já está contemplada no Art. 3º da Resolução.

No que se refere à sugestão de inclusão do Art. 2º, não há necessidade de incluir uma regra que obrigue os regulados a cumprirem outra regra.

Contribuição nº 15

Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.41 – Requisitos de instalação

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(f) Os CIAC Tipos 2 e 3 devem dispor, no mínimo, das seguintes instalações, **no raio máximo de 2 km do aeródromo do qual a instrução de voo têm início.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O atual RBHA 141, exige que haja, no mínimo, uma sala de briefing no aeródromo do qual a instrução de voo têm início. Com a mudança no RBAC 141, não está previsto qualquer tipo de exigência. Dessa feita, em última instância, seria possível que um escola possuísse uma base operacional em uma cidade e ministrasse instrução em qualquer aeródromo da unidade federativa. Ou seja, na prática, haveria apenas um endereço de cadastro e a instrução estaria ocorrendo em todos os aeródromos daquela unidade federativa. Por outro lado, limitando que as instalações da base operacional estejam no aeródromo, impede que o CIAC tenha um estrutura, por exemplo, do outro lado da rua, mas na frente do aeródromo. Sendo assim, sugere-se delimitar um raio de 2km, que possibilitaria uma instrução mais adequada, não sendo restritivo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

O autor da contribuição sugeriu que as instalações dos referidos CIAC deveriam estar no máximo a 2km do início da instrução de voo. É válida a argumentação de que, por exemplo, a sala de *briefing* esteja a uma distância próxima do início do voo de instrução. Todavia, não parece ideal estipular uma distância fixa, pois cada CIAC possui suas particularidades. Vale ressaltar que a proximidade adequada das instalações será averiguada no momento da certificação do CIAC. Dessa forma, a redação do item foi modificada para que comporte a ideia de as instalações estarem próximas dos voos de instrução, mas sem fixar uma distância. Foi utilizada a expressão “local de fácil acesso para o aluno, no decorrer das operações”.

Contribuição nº 16

Colaborador: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.27 Sistema de gerenciamento da seg. op.(SGSO)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(a) O CIAC tipo 2 ou 3 deve estabelecer, implementar e manter um SGSO, aceitável para a ANAC, que garanta as condições de segurança da instrução e o cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Regulamento e contenha, no mínimo:

(1) processos para identificar perigos reais e potenciais, bem como analisar os riscos associados a esses perigos;

(2) processos para desenvolver e implementar ações corretivas e mitigatórias necessárias à manutenção do nível aceitável de segurança operacional;

- (3) meios para o monitoramento contínuo e avaliação periódica da adequação e efetividade das atividades de gerenciamento da segurança operacional e
- (4) metas para melhorar continuamente o nível global de segurança operacional.
- (b) O SGSO deve estar descrito em um MGSO, que deve abranger os quatro componentes e doze elementos listados a seguir:
- (1) política e objetivos de segurança operacional:
- (i) qual o compromisso da administração com a segurança operacional no CIAC;
- (ii) responsabilidade da direção acerca da segurança operacional;
- (iii) designação do pessoal chave de segurança operacional;
- (iv) coordenação do Plano de Resposta a Emergências (PRE); e
- (v) descrição da documentação que suporta o SGSO, incluindo o MGSO;
- (2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional:
- (i) descrição dos processos de identificação de perigos; e
- (ii) descrição dos processos de avaliação e mitigação dos riscos;
- (3) garantia da segurança operacional:
- (i) descrição do processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;
- (ii) descrição do processo de gestão de mudança; e
- (iii) descrição do processo de melhoria contínua do SGSO
- (4) promoção da segurança operacional:
- (i) treinamento e qualificação; e
- (ii) divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.
- (c) O gestor responsável do requerente ou detentor de certificado de CIAC deve implantar um SGSO compatível com o tamanho, natureza e complexidade das operações a serem conduzidas no CIAC, considerando suas Especificações de Instrução e os perigos e riscos relacionados com suas atividades.
- (d) O requerente ou detentor de certificado de CIAC, para operar segundo este Regulamento, deve possuir um SGSO implantado.
- (c) O gestor responsável do CIAC deve garantir que todo o seu pessoal tenha fácil acesso à cópia mais atualizada das partes do MGSO relativas às suas funções, e que cada pessoa seja informada e orientada sobre quaisquer alterações ao MGSO aplicáveis às suas atividades.
- (d) O gestor responsável do CIAC deve garantir que o MGSO seja emendado sempre que necessário, a fim de que as informações nele presentes reflitam a realidade do que é praticado na organização.
- (e) Registros do SGSO:
- (1) O CIAC deve:
- (i) registrar dados relevantes à segurança das operações do CIAC, e mantê-los armazenados por, no mínimo, cinco anos.
- (ii) O CIAC deve enviar à ANAC relatórios periódicos a respeito de suas operações e de seu SGSO, nos prazos e modelos definidos pela ANAC.
- (f) Quaisquer emendas realizadas pelo CIAC em seu MGSO devem ser encaminhadas à ANAC em, no mínimo, 10 (dez) dias corridos antes da data prevista para sua entrada em vigor. A entrada em vigor da emenda ao MGSO não depende de aprovação prévia da ANAC. No entanto, caso a qualquer momento a ANAC identifique no MGSO o descumprimento de norma regulamentar ou a existência de procedimento que cause deterioração da segurança operacional ou a ineficiência do sistema, poderá determinar ao operador que emende o MGSO conforme necessário, sem prejuízo das sanções administrativas e legais cabíveis.
- (g) O gestor responsável do CIAC deve incorporar ao MGSO todas as emendas requeridas pela ANAC, dentro do prazo estabelecido pela Agência na notificação correspondente.
- (h) O Apêndice A deste regulamento descreve os requisitos de cada um dos elementos do SGSO que deve ser mantido pelo CIAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Atualmente os requisitos do SGSO para entes regulados pelos RBHA 140 e 141 (Aeroclubes e Escolas de Aviação Civil) definidos pela Resolução ANAC Nº 106, DE 30 DE JUNHO DE 2009. Entretanto, conforme Parágrafo único do Art. 2º da referida resolução, uma vez publicado o RBAC 141 contendo os requisitos de SGSO, a resolução Nº 106 não se aplicará mais a Aeroclubes e Escolas (CIACs).

Parágrafo único. As disposições desta Resolução não se aplicam aos pequenos provedores de serviço da aviação civil cujo processo de certificação necessário para sua operação inclua, como requisito, a implantação de um sistema de gerenciamento de segurança operacional.

2.3. Este documento não deve ser utilizado pelos demais provedores de serviço, que devem estar certificados ou em processo de certificação de acordo com requisitos específicos para SGSO em regulamento da ANAC relacionados à sua atividade.

O SGSO previsto na minuta do RBAC 141 (141.27) não contempla a maioria dos requisitos constantes na resolução Nº 106, tampouco no LAR 141:

Alinhado com o LAR 141, Anexo 1 e Anexo 19 da OACI e outros regulamentos da ANAC (RBAC 142, RBAC 137, RBAC 135)

Alterações e inclusões:

além de implementar deve ser requisito também ESTABELEECER e MANTER um SGSO, aceitável para a ANAC.

incluído o item (4) relacionado a metas de desempenho.
incluídas as letras (c) e (d) considerando aderência ao LAR 141, Anexo 19 e PSOE-ANAC.

Incluído a letra (h) referente ao Apêndice A (arquivo em anexo) o qual descreve os requisitos de SGSO. Como consta na minuta atual do RBAC 141, há apenas os itens que devem constar no Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional, porém não foram apresentados como requisitos do próprio SGSO, assim como existe nos demais regulamento já publicados pela ANAC (RBAC 142, RBAC 137, RBAC 135 ...)

ANEXO

APÊNDICE A

Este Apêndice descreve a estrutura dos componentes e elementos da estrutura do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) de um CIAC Tipo 2 ou Tipo 3, descrito na Seção 141.27 deste regulamento. A estrutura consiste em quatro componentes e doze elementos que constituem os requisitos mínimos para a implementação de um SGSO.

a. POLÍTICA E OBJETIVO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

1. compromisso da administração:

O CIAC deve definir a sua política de segurança operacional de acordo com os regulamentos aplicáveis e normas e métodos internacionais. Esta política deve ser assinada pelo gestor responsável do CIAC. A política de segurança operacional deve:

- i. refletir os compromissos da organização a respeito da segurança operacional;
- ii. incluir uma declaração clara do gestor responsável acerca da provisão de recursos humanos e financeiros necessários para sua implantação. Esta política deve ser divulgada, com o endosso visível do gestor responsável, a toda organização;
- iii. ser revista periodicamente pelo detentor de certificado para assegurar que esta permaneça relevante e esteja apropriada à organização
- iv. incluir, no mínimo, os seguintes compromissos:
 - (a) de implantar o SGSO;
 - (b) com o gerenciamento dos riscos à segurança operacional;
 - (c) de encorajar os empregados a relatar questões que afetem ou possam afetar a segurança operacional;
 - (d) de assegurar o cunho da não-punitividade de relatos da aviação civil e o do estabelecimento da cultura justa na organização;
 - (e) com o estabelecimento dos padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis;
 - (f) com a identificação de responsabilidades da gerência e empregados com respeito ao desempenho da segurança operacional.
 - (g) com a contínua melhoria do nível de segurança operacional;

2. responsabilidade da direção acerca da segurança operacional

O CIAC, dentro deste elemento deve:

Designar um gestor responsável, o qual, independente de outras funções, deve ter a responsabilidade final, em nome do detentor de certificado, para a implantação e manutenção do SGSO. O Gestor responsável deverá ter total controle dos recursos humanos e financeiros da organização.

Definir os cargos, competências, autoridades e responsabilidades relativas à segurança operacional e documentá-los na política de segurança operacional do CIAC e divulgá-los através da organização

3. designação do pessoal chave de segurança operacional

O CIAC designará um Gerente de Segurança Operacional que será responsável pela implementação e manutenção do SGSO, principalmente quanto à:

Assegurar que os processos necessários ao funcionamento do SGSO sejam estabelecidos, implantados e mantidos;
Reportar diretamente ao Gestor Responsável as informações sobre o desempenho do SGSO, assim como qualquer necessidade de aplicação de recursos para a implantação das medidas mitigadoras identificadas. A comunicação deve ser feita tendo como objetivo a melhoria contínua do SGSO da organização; e
Assegurar a promoção da segurança operacional em toda a organização.

O Gerente de Segurança Operacional deverá possuir experiência e qualificação definidas pela ANAC.

O Gerente de Segurança Operacional deverá possuir vínculo formal com o CIAC.

4. coordenação do Plano de Resposta a Emergências (PRE);

O CIAC deve desenvolver e manter, como atividades de garantia de segurança operacional, processos formais de resposta a emergências, organizados no formato de um Plano de Resposta a Emergências (PRE),

Para os efeitos da confecção do PRE, considera-se uma emergência qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades do CIAC por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza.

Um PRE/PLEM deve descrever os procedimentos a serem executados, além das responsabilidades, ações e funções de cada um dos órgãos e funcionários envolvidos no gerenciamento de emergências.

5. documentação que suporta o SGSO, incluindo o MGSO;

O CIAC deve desenvolver e manter a seguinte documentação do SGSO em papel ou meio eletrônico:
a política e objetivos de segurança operacional;
os requisitos de SGSO;
os procedimentos e processos do SGSO;
as responsabilidades e as pessoas que respondem pelos procedimentos e processos do SGSO; e
os resultados do SGSO.

Como parte da documentação do SGSO, o CIAC deve desenvolver e manter um manual de gerenciamento da segurança operacional (MGSO).

b. gerenciamento dos riscos à segurança operacional:

1. descrição dos processos de identificação de perigos;

- i. O CIAC definirá e manterá um processo que garanta a identificação dos perigos associados aos serviços de aviação que ele fornece; e
- ii. A identificação de perigos será baseada em uma combinação de métodos reativos, preventivos e preditivos para coleta de dados de segurança.

2. descrição dos processos de avaliação e mitigação dos riscos;

O CIAC definirá e manterá um processo que garanta a análise, avaliação e controle dos riscos de segurança associados aos perigos identificados.

c. garantia da segurança operacional:

1. descrição do processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;

- i. O CIAC desenvolverá e manterá os meios para verificar o desempenho de segurança da organização e para confirmar a eficácia dos controles de risco de segurança.
- ii. O desempenho de segurança do CIAC será verificado com referência aos indicadores e metas de desempenho referentes à segurança do SGSO.

2. descrição do processo de gestão de mudança; e

O CIAC deverá definir e manter um processo para identificar alterações que podem afetar o nível de risco de segurança associado com serviços de aviação que presta, e para identificar e gerir os riscos de segurança que podem derivar-se dessas alterações.

3. descrição do processo de melhoria contínua do SGSO

O CIAC observará e avaliará a eficácia de seus processos de SGSO para alcançar a melhoria contínua do desempenho geral do Sistema.

d. promoção da segurança operacional:

1. treinamento e qualificação; e

- i. O CIAC criará e manterá um programa de treinamento de segurança que garante que o pessoal tenha as instruções e habilidades necessárias para desempenhar suas funções no âmbito do SGSO.
- ii. O escopo do programa de treinamento de segurança será apropriado para o tipo de participação que cada pessoa tem no SGSO e de acordo com os cursos desenvolvidos pelo CIAC.

2. divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.

O CIAC criará e manterá um meio oficial de comunicação em relação à segurança operacional para:

- i. garantir que o pessoal saiba o SGSO, de acordo com a posição que ocupa;
- ii. disseminar informações críticas para a segurança operacional;
- iii. explicar por que certas medidas de segurança são tomadas; e
- iv. explicar por que procedimentos de segurança são introduzidos ou modificados.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

Contribuição nº 17

Colaborador: DANIEL MASSINI JORGE

Instituição: Sindicato Nacional dos Aeronautas - SP

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.63 Instrutores de solo e de voo

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Inclusão

(f) a função do instrutor deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o CIAC, em consonância com a Lei Federal nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, doravante designado como "SNA", entidade sindical com atuação e representatividade nacional, entende que os instrutores de voo são diretamente afetados pelos dispositivos constantes nos antigos RBHA 140 e 141 e, agora, na proposta do RBAC nº 141. Assim, por entender que a norma em questão é omissa quanto ao cumprimento da legislação específica do aeronauta pelos Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC), o que pode gerar riscos à segurança da aviação e segurança a bordo, dentre outros riscos, o SNA pretende pleitear perante a ANAC, a inclusão de dispositivos no referido regulamento.

A situação atual de vários Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC) em todo o Brasil, com relação às condições de trabalho dos instrutores de voo é precária. Os instrutores de voo são aeronautas, mas muitos dos CIACs não entendem da mesma forma, não cumprindo a legislação referente aos aeronautas, o código brasileiro de aviação, bem como diversos regulamentos da ANAC.

Historicamente, os instrutores de voo de diversos aeroclubes e escolas de aviação não têm sido considerados profissionais da aviação. A ideia normalmente defendida pelos empregadores é a de que os instrutores estão somando horas de voo e que a escola ainda estaria "ajudando" em sua carreira na aviação, como se o trabalho dos instrutores não fosse uma atividade profissional. Esse discurso dá a falsa impressão de que o trabalho realizado pelos instrutores não precisa ser regularizado e que regras trabalhistas não seriam aplicadas.

Em meio a essa ampla discussão, dois pontos principais nos chamam a atenção. O primeiro, é o descaso dos empregadores em relação ao trabalho dos instrutores e conseqüentemente à qualidade do ensino. Assim como os professores do ensino fundamental, essa atividade profissional deveria ser reconhecida e altamente prestigiada, afinal, são esses profissionais que introduzem os novos pilotos na aviação, e a qualidade da formação de novos profissionais e do ensino está em suas mãos.

Esse primeiro ponto nos faz refletir sobre os impactos da precária relação de trabalho dos instrutores com a qualidade da formação de nossos pilotos, e rapidamente se percebe essa intrínseca relação. Instrutores de voo não valorizados prestam um serviço de baixa qualidade, e o resultado é a baixa proficiência técnica dos novos aviadores.

O segundo ponto que nos chama a atenção, é o domínio da cultura do medo e da submissão a que estão entregues esses profissionais, calando-se diante de abusos absurdos, e preferindo o silêncio e aceitando condições de trabalho muitas vezes indignas, para poder se manter em voo a qualquer custo, pois sabem que ao primeiro sinal de insatisfação, uma fila de instrutores está à espera da sua vaga.

Nos últimos 2 anos, o SNA tem se dedicado à busca de uma solução para esta histórica questão, e realizou um levantamento junto a todos os aeroclubes e escolas registrados pela ANAC. O resultado dessa análise foi a constatação de que não existe um padrão para a contratação desses profissionais no país e a grande maioria das escolas incorre em diversas irregularidades, sendo uma das

principais, a não observação da condição de aeronauta e do vínculo empregatício dos instrutores. A Lei do Aeronauta (Lei nº 13.475/2017) expressamente conceitua o instrutor de voo como piloto, por ser piloto é aeronauta e, assim, é representado profissionalmente pelo SNA.

O Art. 1º, caput e §1º, da Lei nº 13.475/2017, determina que esta lei regula a profissão de piloto de aeronave, denominado aeronauta, sendo que para o desempenho desta profissão, o profissional, incluindo o instrutor de voo, deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela ANAC, in verbis:

Art. 1º. Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.

§ 1º. Para o desempenho das profissões descritas no caput, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela autoridade de aviação civil brasileira.

Nesse sentido, os instrutores de voo são pilotos de aeronave contratados para ministrar treinamento em voo em aeronaves empregadas nos serviços aéreos especializados (SAE), prestados por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo, conforme determina o Art. 5º, inciso III e §1º, da Lei nº 13.475/2017 (Lei do Aeronauta), in verbis:

Art. 5º. Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

(...)

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

(...)

§ 1º. É denominado instrutor de voo o piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronave empregada no serviço aéreo especializado referido no inciso III do caput deste artigo.

A falta de vínculo empregatício, assim como a contratação como pessoa jurídica caracteriza, em tese, fraude trabalhista. Alguns casos mais graves nos quais os instrutores são obrigados a prestar serviços voluntários ao aeroclube são corriqueiros, na maioria das escolas. Mesmo quando os instrutores possuem contrato formal de trabalho, os registros são irregulares, normalmente enquadrando equivocadamente em outra categoria que não a dos aeronautas. Muitas evidências nos levam a crer que propositalmente se enquadram os instrutores como professores ou atividade profissional diversa.

Essas condições afrontam claramente o disposto no Artigo 20, caput, da Lei nº 13.475/2017, pois a função remunerada do instrutor de voo deve, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave. Vejamos:

Art. 20. A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave.

Portanto, conforme determinam os dispositivos aventados, os instrutores de voo devem obrigatoriamente possuir contrato de trabalho formalizado com a organização de ensino que opera o serviço aéreo especializado (SAE) na modalidade de instrução de voo.

Contudo, em que pese expressa determinação legal, os instrutores que prestam serviços para determinados aeroclubes e escolas de aviação no Brasil, são submetidos a condições de trabalho irregulares e informais, afetando a qualidade do ensino e a segurança operacional.

Ressalta-se que contratação de instrutores, inclusive, como horistas, com remuneração composta apenas pelas horas de voo de instrução, afronta direitos constitucionalmente garantidos, como o recebimento do salário mínimo legal, além de prejudicar atos de preparação das missões de instrução (briefing) e debriefing após a realização das missões.

Ante o exposto, no intuito de sanar essas inconsistências nas relações de trabalho em Aeroclubes e Escolas de Aviação no Brasil, o SNA tem entrado em contato com as instituições a fim de regularizar as relações de trabalho, através de novos acordos coletivos. O objetivo seria estabelecer um padrão mínimo de garantias, baseado na CLT e Lei do Aeronauta e fomentar a regularização de todas as instituições de formação de pilotos no país, de forma que nenhum deles tenha prejuízos financeiros decorrentes da regularização, trazendo maior estabilidade para que esses profissionais possam bem desempenhar suas atividades profissionais, culminado numa melhor qualidade de ensino.

Todavia, faz-se necessário que a ANAC proceda com alterações em seus regulamentos, como a alteração ora pleiteada, para que os Centros de Instrução de Aviação Civil possuam instrutores de voo trabalhando exclusivamente em suas funções, e possuindo contratos de trabalho regulares, com enquadramento na categoria de aeronauta e consequente cumprimento da legislação.

Isto posto, servimo-nos do presente ofício para solicitar à ANAC que aceite a proposta de inclusão mencionada, pelas razões acima expostas.

Contribuição não acatada.

Os critérios já se encontram definidos na Lei nº 13.475/2017. Assim, não há necessidade de repetir no Regulamento.

Contribuição nº 18
Colaborador: TADEU BRANCO NETO
Instituição: Aeroclube
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Proposta de revogação RBHA 140
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exclusão Exclusão do item 141.9 (a) (2) (ii)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Prejudicará a manutenção de escolas e aeroclubes em tempos de crise financeira como o que ocorre neste país.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada. Referir-se à análise da Contribuição nº 02 deste Relatório.

Contribuição nº 19
Colaborador: CARLOS ALBERTO BERTOTTO
Instituição: Centro Universitário Unifetc
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.21 Sistema de manuais do CIAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Inclusão Somos uma Universidade que possui um curso de Bacharelado em Ciências Aeronáuticas. Atualmente, somos homologados pela ANAC para ministrar cursos de PP e PC teórico, dentro do curso de Ciências Aeronáuticas. Para especificar um curso, as universidades editam um documento chamado PPC - Plano Pedagógico do Curso, muito mais completo do que os manuais propostos por esta nova RBAC 141. Nossa proposta é que este documento, o PPC de cursos superiores na área de aviação possam ser utilizados em substituição dos manuais propostos, desde que a instituição em questão ministre somente cursos teóricos (CIAC 1).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O fato de usar o PPC como manual básico em uma curso de uma universidade, permite que a legislação ANAC se funda com a legislação do MEC, que exige o documento PPC. O PPC de um curso é muito mais completo do que os manuais propostos pela RBAC 141 que podem convergir somente para este documento, evitando processos duplicados e dúvidas por parte dos alunos em relação a qual regra seguir. Desde que o PPC em questão tenha todos os elementos propostos no RBAC 141 e a instituição não deseje ser um CIAC 2 ou 3, o PPC é perfeitamente plausível e viável para homologação de CIAC tipo 1.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. É facultado ao proponente encaminhar o conteúdo requerido no formato que julgar mais pertinente e a ANAC apreciará a solicitação.

Contribuição nº 20
Colaborador: ANDRE LUIS BOFF
Instituição: Escola de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.71 Prerrogativas do CIAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (b) O CIAC pode elaborar e aplicar exames teóricos e/ou práticos para obtenção e revalidação de licenças, habilitações e certificados, desde que tenha sido previamente autorizado para isso pela ANAC.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Solicitamos a readequação da redação deste item, a fim de permitir a continuidade da prática vigente sobre o Curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS, e que por autorização prévia e analítica pode ser ofertada para outras instituições que sigam as regras que a ANAC venha estipular (hoje, o aluno do Curso realiza as provas da Banca de PC-A, elaboradas pelo Curso, na própria instituição. A partir da aprovação nestas provas, o aluno fica isento de realizar a Banca junto à ANAC - condição esta regida pelo Ofício Circular 01/2011/GPEL/SSO/ANAC, de 15 de junho de 2011).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada.

A ANAC não pretende permitir que CIACs elaborem os exames teóricos. Uma vez que cabe a esta Agência a responsabilidade pela certificação dos examinados, a padronização dos exames também é de responsabilidade da Agência. Foi ainda removida a previsão de aplicação de exames teóricos por escolas, pois pretende-se que todos os exames sejam realizados na Agência.

Contribuição nº 21
Colaborador: ANDRE LUIS BOFF
Instituição: Escola de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.71 Prerrogativas do CIAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Esclarecimento (b) O CIAC pode aplicar exames teóricos e/ou práticos para obtenção e revalidação de licenças, habilitações e certificados, desde que tenha sido previamente autorizado para isso pela ANAC.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Solicitamos a permanência da referida redação, demonstrando o interesse em que o Curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS fique autorizado a elaborar e aplicar estes exames aos seus alunos, conforme "brecha" para autorização citada no texto. A situação acontece e está em vigo hoje, sendo que nosso aluno realiza as provas das cinco disciplinas constantes no exame; e caso seja aprovado, fica isento de realizar a Banca junto à ANAC, tendo o seu nome inserido posteriormente no sistema (condição esta regida pelo Ofício Circular 01/2011/GPEL/SSO/ANAC, de 15 de junho de 2011).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A aplicação de exames é uma prerrogativa da ANAC, que poderá ou não autorizar um ente externo a aplicar esses exames. Os casos de autorização de exames práticos serão avaliados pela Agência. Foi removida a previsão de aplicação de exames teóricos por escolas, pois pretende-se que todos os exames teóricos sejam realizados na Agência.

Contribuição nº 22
Colaborador: ANDRE LUIS BOFF
Instituição: Escola de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.47 Requisitos de FSTD
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Esclarecimento (d) O CIAC pode indicar instrutor com a habilitação requerida vencida para ministrar instrução em FSTD, desde que comprove que mantém a capacitação adequada para a atividade.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Solicitamos a permanência da referida redação, tendo em vista acreditarmos que o ganho com profissionais experientes, e com notório saber, atuando na instrução de voo em simuladores, é significativo; independentemente de estarem ou não com suas habilitações válidas. Contudo, também demonstramos preocupação sobre como manter uma capacitação adequada destes profissionais; onde atualmente estamos desenvolvendo ferramentas, com base nas práticas mais atuais para manter e qualificar seus conhecimentos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não há contribuição a ser analisada. O texto foi mantido.

Contribuição nº 23
Colaborador: ANDRE LUIS BOFF
Instituição: Escola de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.63 Instrutores de solo e de voo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Esclarecimento (2) para ministrar instrução em FSTD ... (ii) no caso de instrução de voo por instrumentos, possuir a habilitação de voo por instrumentos pertinente à categoria da aeronave simulada; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Solicitamos a permanência da referida redação; onde associado ao texto do item (d), Art. 141.47; entendemos que se torna necessário sim, que o instrutor que realize o treinamento de voo por instrumentos em FSTD, possua a referida habilitação; contudo, para este

treinamento específico, tal habilitação não necessita estar válida, caso o CIAC desenvolva uma ferramenta que comprove uma capacitação adequada na função. Entendemos ser esta a compreensão concomitante entres estes dois artigos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Não há contribuição a ser analisada. O texto foi mantido.

Contribuição nº 24

Colaborador: MARIO JOSE DIAS

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.27 Sistema de gerenciamento da seg. op.(SGSO)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Inclusão

Sugiro internalizar os SARPS do Anexo 19 da OACI, Appendix 2, que detalha os requisitos do SGSO. São requisitos (standards), e não recomendações, que detalham cada um dos elementos do SGSO.

Exemplo:

"Anexo 19, Appendix 2

1. Safety policy and objectives

1.1 Management commitment

1.1.1 The service provider shall define its safety policy in accordance with international and national requirements. The safety policy shall:

a) reflect organizational commitment regarding safety, including the promotion of a positive safety culture;

b) include a clear statement about the provision of the necessary resources for the implementation of the safety policy;

c) include safety reporting procedures;

d) clearly indicate which types of behaviours are unacceptable related to the service provider's aviation activities and include the circumstances under which disciplinary action would not apply;

e) be signed by the accountable executive of the organization;

f) be communicated, with visible endorsement, throughout the organization; and

g) be periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the service provider.(...)"

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Apesar de a proposta do RBAC 141 prever os elementos e componentes essenciais de um SGSO em acordo com o PSOE-ANAC (2015), ela não internaliza de maneira adequada os SARPs presentes no Anexo 19 da OACI, Appendix 2, que detalha os requisitos específicos sobre o SGSO (SMS em inglês).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 25

Colaborador: MARIO JOSE DIAS

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.27 Sistema de gerenciamento da seg. op.(SGSO)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(...) (a) O CIAC Tipo 2 ou 3 deve implementar um SGSO que garanta as condições de segurança da (...)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O parágrafo 141.27 (a) utiliza o termo "nível" ao invés de "tipo" (definido na seção 141.13)".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada. O termo foi alterado.

Contribuição nº 26

Colaborador: MARIO JOSE DIAS

Instituição: Outros

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

Proposta de revogação RBHA 141

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Inclusão Excluir as partes apropriadas da Resolução 106/2009 que estabelecem requisitos sobre SGSO para escolas e aeroclubes.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os requisitos sobre SGSO da Resolução 106/2009 aplicáveis para escolas e aeroclubes, com a publicação da proposta de RBAC 141 desta consulta pública, precisam ser revogados para não gerar conflito com o ato normativo mais recente.
ANEXO
O contribuidor inseriu o Anexo 19 da Convenção de Chicago.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada na Resolução.

Contribuição nº 27
Colaborador: Ronaldo Wajnberg Gamermann
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.79 Registros
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Inclusão O CIAC, dentro dos prazos e meios estabelecidos pela ANAC, deve encaminhar o nome dos alunos que se matricularam e que concluíram cada um de seus cursos (teóricos e práticos).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os parágrafos 141.77(b) 2 141.77(e) do RBHA 141 foram excluídos e não constam nenhuma justificativa no quadro comparativo RBHA 141 e RBAC 141. Ocorre que a informação dos alunos que concluíram os cursos teóricos é de suma importância atualmente para ANAC. Isso porque, um dos itens verificados pela ANAC, quando um candidato solicita a realização do Exame Teórico (BANCA) é exatamente ver se a escola indicou que o aluno foi aprovado no curso teórico. Recentemente, foi desenvolvido um sistema específico para que as escolas enviassem as informações dos alunos aprovados nos cursos teóricos à ANAC. De posse dessa informação, é registrado no sistema da Agência aqueles candidatos que podem realizar a "Banca ANAC". Sem essa informação, não é possível que a ANAC saiba se o candidato que se apresenta realmente concluiu um curso teórico (exigido) para poder realizar a banca. O sistema já existe e o processo já é consolidado dentro da gerência. Essa informação (alunos matriculados, aprovados e reprovados) que já é enviada para a ANAC, conforme requisitos descritos do RBHA 141, é também de suma importância para o trabalho de inteligência da Agência. Isso porque, é possível, através do levantamento destes dados realizar acompanhamento remoto do desempenho dos regulados, sem ter que utilizar recursos humanos e financeiros para inspeções in loco. Retirar tais requisitos significa: 1) Desperdiçar o sistema desenvolvido recentemente pela ANAC para recebimento de tais informações; 2) Aumentar as despesas da ANAC com realizações de inspeções in loco para verificar tais informações; 3) Impedir que a ANAC tenha certeza que o candidato que se apresenta para realizar a "banca anac" tenha efetivamente concluído um curso teórico com aproveitamento (se exigido) 4) Contrariar as diretrizes do ANAC que prevê o direcionamento dos recursos e esforços a partir de análise de dados do setor. Por fim, aproveita-se para incluir na sugestão que tal requisito se aplique também aos cursos práticos homologados para as entidades. Informação esta, que hoje falta para um trabalho mais efetivo da ANAC, uma vez que só é possível saber tal informação no momento das inspeções in loco. ESCLARECIMENTO: este posicionamento deste contribuinte, assim como qualquer outra contribuição já realizada, reflete tão somente a minha posição pessoal.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. De acordo com o item 141.85, há uma previsão mais ampla para que as informações sejam prestadas à ANAC. De toda forma, o detalhamento poderá ser tratado por meio de uma Instrução Suplementar.

Contribuição nº 28
Colaborador: Ronaldo Wajnberg Gamermann
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.1 Aplicabilidade
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Trata-se mais de uma observação: Em relação ao item 141(b), consta que tal regulamento é apenas aplicável aos cursos exigidos pelo RBAC 61, RBHA 63 e RBAC 65.

Entretanto, atualmente existem diversas entidades que possuem autorização da ANAC (escolas, aeroclubes, faculdade, entre outros), apenas para realização do treinamento de 20h em FSTD, previstos para abatimento do requisitos de horas para a concessão da licença de IFR.

Ocorre que, com esta nova redação do dispositivo, não seria possível mais emitir tais autorizações conforme o RBAC 141, pois não há exigência, tampouco previsão de cursos em FSTD para abatimento de 20 horas para concessão da licença de IFR.

Haverá um grande impacto no mercado, uma vez existem diversas entidades nesta situação atualmente.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Trata-se mais de uma observação:

Em relação ao item 141(b), consta que tal regulamento é apenas aplicável aos cursos exigidos pelo RBAC 61, RBHA 63 e RBAC 65. Entretanto, atualmente existem diversas entidades que possuem autorização da ANAC (escolas, aeroclubes, faculdade, entre outros), apenas para realização do treinamento de 20h em FSTD, previstos para abatimento do requisitos de horas para a concessão da licença de IFR.

Ocorre que, com esta nova redação do dispositivo, não seria possível mais emitir tais autorizações conforme o RBAC 141, pois não há exigência, tampouco previsão de cursos em FSTD para abatimento de 20 horas para concessão da licença de IFR.

Haverá um grande impacto no mercado, uma vez existem diversas entidades nesta situação atualmente.

ESCLARECIMENTO: este posicionamento deste contribuinte, assim como qualquer outra contribuição já realizada, reflete tão somente a minha posição pessoal.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Não há contribuição a ser analisada.

Entendemos que cursos que são exigidos autorização, uma vez não havendo mais a necessidade de autorização, não sofreriam impacto negativo.

Contribuição nº 29

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.1 Aplicabilidade

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(b) Este Regulamento é aplicável às pessoas jurídicas que pretendam ministrar quaisquer dos cursos exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65, incluindo instituições públicas ou privadas de ensino técnico de nível médio, de ensino profissional e tecnológico ou de ensino superior. Cursos não exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65 podem ser ministrados livremente sem necessidade de interação com a ANAC, **a menos que de outra forma estabelecido por outros regulamentos.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Há cursos requeridos por outros regulamentos, por exemplo, o RBAC nº 175, que não podem ser ministrados livremente sem necessidade de interação com a ANAC. Portanto, a última frase não estava completamente correta. Entendo que é necessário afirmar que outros regulamentos podem estabelecer algo diferente.

Uma outra forma possível para a última frase seria: "Cursos não exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo), RBAC nº 65 ou por outros regulamentos podem ser ministrados livremente sem necessidade de interação com a ANAC."

Também se poderia alterar de "regulamentos" para "atos normativos" ou outra denominação mais ampla.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma, conforme a análise da contribuição nº 5 deste Relatório.

Contribuição nº 30

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.3 Definições

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esclarecimento

(a)(3) base operacional significa local onde o CIAC desenvolve a instrução prática e/ou teórica, dispondo de um conjunto de facilidades, tais como: sala de aula, sala de briefing e debriefing, materiais e pessoal suficientes para o apoio às suas atividades de instrução, operação e manutenção, desde que localizada no mesmo município onde se encontra o CIAC, exceto para base(s) operacional(is) destinada(s) exclusivamente à realização das atividades de prática de voo, que pode(m) estar localizada(s) na área da mesma unidade federativa;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não ficam claras as razões de por que a base operacional deve estar no mesmo município do CIAC e, nos casos das que tenham voo, na mesma unidade federativa (UF). Se a ideia é controlar a distância, outros métodos podem ser escolhidos, pois há municípios vizinhos, em UF diferentes, que ficariam bem mais próximos do que dois municípios em cantos opostos da mesma UF. Sugiro que seja esclarecido o motivo e, de acordo com a justificativa, se avalie a necessidade desse requisito.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Após análise do pedido de esclarecimento do autor da contribuição, restou claro que a definição de base operacional era redundante à própria definição de CIAC. Dessa forma, foram removidos do texto todas as menções à base operacional e manteve-se apenas referência a CIAC e CIAC satélite.

Contribuição nº 31

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.3 Definições

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(a)(4) centro de instrução de aviação civil (CIAC) significa organização certificada cuja finalidade é formar recursos humanos para a aviação civil, conduzindo seus alunos para a obtenção das licenças e habilitações requeridas pela ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sugiro retirar a última frase da definição, pois se trata mais de requisito do que de definição e, além disso, já consta no parágrafo 141.5(b), que é mais completo.

"141.5 (b) Um requerente de certificado de CIAC e de suas respectivas EI estará habilitado a recebê-los se demonstrar que possui pelo menos um programa de instrução aprovado, instalações, equipamentos, pessoal e material instrucional adequados para conduzir instruções segundo este Regulamento."

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 32

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.5 Certificado de CIAC e EI

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esclarecimento

(c) O detentor de um certificado de CIAC deve fixá-lo em lugar visível e acessível ao público

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sugiro esclarecer em que local o certificado de CIAC deve estar visível (na sede administrativa, na base operacional, em cada instalação de CIAC satélite?), seja com esclarecimento no próprio RBAC ou posteriormente em IS.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição perdeu objeto, em razão da exclusão dos termos: sede administrativa, base operacional. A definição do local deverá ser definida no momento da certificação do CIAC.

Contribuição nº 33

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.13 Tipos de CIAC

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(a) Os CIAC certificados de acordo com este Regulamento classificam-se em três tipos:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Retirada de vírgula entre sujeito e predicado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 34
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Proposta de alteração do Anexo à Resolução nº 377/2016 1.2.15
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração 1.2.12 ensino e adestramento significa a atividade de voo de instrução prestada por entidade certificada para formação de pessoal de aviação. 1.2.13 voo panorâmico significa o serviço aéreo remunerado que tenha como objetivo proporcionar passeio aéreo turístico ao público em geral, realizado em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado, devendo ser realizado obrigatoriamente com decolagem e pouso no mesmo ponto, sem pouso em pontos intermediários. 1.2.14 outra, para os fins desta Resolução, significa qualquer SAE não especificado acima.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No Anexo à Resolução, atualmente se vai apenas até o item 1.2.12. Logo, não entendi por que se pretenderia alterar o 1.2.15 e incluir os 1.2.16 e 1.2.17. Ainda, observo que a exceção " exceto as atividades de ensino e adestramento de pessoal de voo" que constava na definição de "outra" foi incluída porque a Resolução não pretendia tratar de adestramento e ensino (vide http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2015/aud07/ap-07-2015-rac.pdf). Agora que a atividade SAE foi incluída na lista, não tem mais sentido fazer essa exceção, pois "ensino e adestramento" já é um "SAE especificado acima". Por fim, em 1.2.13, foi retirada a vírgula após "remunerado".
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma. O anexo publicado no site da ANAC estava desatualizado. Assim, não era possível ver os itens 1.2.13 ao 1.2.15. A Resolução foi atualizada no site.

Contribuição nº 35
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.21 Sistema de manuais do CIAC
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração 141.21(b) Está dispensado de desenvolver e manter o documento previsto no parágrafo (a)(4) desta seção o CIAC que ministrar apenas curso prático para piloto de balão livre, curso prático para piloto de planador, curso prático para licença de piloto privado e/ou curso prático de piloto aerodesportivo. 141.29(f) Está dispensado de implementar um SGQ o CIAC que ministrar apenas curso prático para piloto de balão livre, curso prático para piloto de planador, curso prático para licença de piloto privado e/ou curso prático de piloto aerodesportivo. 141.61(b)(4) um gerente da qualidade, exceto para o CIAC que ministrar apenas curso prático para piloto de balão livre, curso prático para piloto de planador, curso prático para licença de piloto privado e/ou curso prático de piloto aerodesportivo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Alteração de "piloto aerodesportista" para "piloto aerodesportivo", em alinhamento ao RBAC nº 61.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 36
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.23 Programas de instrução
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração

(b)(1) o currículo do curso proposto, que deve obedecer aos requisitos mínimos previstos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65, descrevendo o conteúdo, a carga horária e quaisquer outras experiências de aprendizagem a serem proporcionadas aos alunos em cada aula, instrução ou atividade prevista;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para alinhamento à definição de "currículo" no RBAC 141.3, sugiro incluir a descrição de "quaisquer outras experiências de aprendizagem a serem proporcionadas aos alunos".
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 37
Colaborador: Valeria Maria Caselato
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Proposta de revogação RBHA 140
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Texto junto à justificativa
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Alteração
NOTA DA FBVV: Considerando a limitação de 8000 caracteres do formulário on-line, valor insuficiente para a discussão necessária, fomos obrigados a anexar a contribuição na forma de arquivos.
SUGESTÃO DE NOVA REDAÇÃO [inserção do item 141.1 (c) (4) como abaixo] 141.1 Aplicabilidade (a) Este Regulamento estabelece os requisitos de certificação e regras de operação de um centro de instrução de aviação civil (CIAC), voltado para a formação e qualificação de pilotos, comissários de voo, mecânicos de voo, despachantes operacionais de voo e mecânicos de manutenção aeronáutica postulantes a uma licença, habilitação ou certificado requeridos pelo RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65. (b) Este Regulamento é aplicável às pessoas jurídicas que pretendam ministrar quaisquer dos cursos exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65, incluindo instituições públicas ou privadas de ensino técnico de nível médio, de ensino profissional e tecnológico ou de ensino superior. Cursos não exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65 podem ser ministrados livremente sem necessidade de interação com a ANAC. (c) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, este Regulamento não é aplicável a: (1) centros de treinamento de aviação civil (CTAC) certificados sob o RBAC nº 142;\n(2) operadores aéreos que possuam um programa de treinamento aprovado pela ANAC, desde que ministrem cursos somente para seu pessoal próprio ou de outros operadores similares;\n(3) cursos ministrados por associações aerodesportivas credenciadas segundo o RBAC nº 183; e (4) cursos para a formação e/ou qualificação de piloto de planador e de instrutor de planador. [em consequência, eliminação da expressão "curso prático para piloto de planador" em 141.21 (b), em 141.29 (f), em 141.61 (b) (4) e da palavra "planadores" em 141.45 (e)] Embora seja louvável a iniciativa da ANAC em promover simplificação nos requisitos do RBHA 141, a FBVV não pode deixar de assinalar que é um erro grave, por parte deste órgão regulador, pretender que os cursos de piloto de planador e de instrutor de planador sejam enquadrados dentro do mesmo arcabouço conceitual e normativo que os cursos voltados para a aviação comercial, objeto principal do vigente RBHA 141 e do Part 141 da FAA.
São várias as razões pelas quais a medida é acentuadamente imprópria:
a) o voo em planador é atividade essencialmente de recreio e/ou desportiva, representando baixo risco para a segurança operacional, como afirmado múltiplas vezes inclusive pela própria ANAC;
b) mesmo na pequena medida em que apresenta algum risco, o mesmo incide sobre o próprio praticante, que tem ou deve ter consciência do mesmo; a atividade representa risco estatisticamente insignificante para terceiros não envolvidos na aviação (população em geral, no solo, por exemplo); estatísticas de mais de 3 décadas do NTSB norte-americano, de mais de uma década do CENIPA e outras dos demais países aeronauticamente relevantes no mundo confirmam tais assertivas;

c) o atual RBHA 141 não abrange os cursos relativos a piloto e instrutor de planador e isso não foi um erro ou omissão à época de sua edição, foi uma decisão consciente da então autoridade aeronáutica brasileira (notar que RBHA 141.1 (a) (1) e 141.1 (a) (2) são muito claros quanto à abrangência: apenas avião e helicóptero);

d) o Part 141 da FAA, vigente há décadas, jamais obrigou que os cursos de planadores (piloto e instrutor) fossem necessariamente enquadrados em seus requisitos; ao contrário, prevê que caso um curso de piloto de planador ou de instrutor de planador seja conduzido sob o Part 141, os requisitos de conhecimento e experiência são reduzidos em relação aos requisitos padrão previstos no Part 61. Na prática, a imensa e esmagadora maioria dos pilotos e instrutores de planador nos EUA obtêm licenças e habilitações fora do Part 141, utilizando os requisitos do Part 61, recebendo instrução de voo e de conhecimentos dadas por indivíduos habilitados (instrutores autônomos), não por organizações certificadas.

PILOTO DE PLANADOR

Ground training

Part 141: 15 horas [14 CFR 141 - Appendix B - 3 (a) (2)]

Part 61: 00 horas [substituído por "home study" e aprovação em exame teórico]
[14 CFR 61.103]

Flight training

Part 141: 06 horas [14 CFR 141 - Appendix B - 4 (a) (2)]

Part 61: 10 horas [14 CFR 61.109 (f) (1)]

INSTRUTOR DE PLANADOR

Ground training

Part 141: 40 horas [14 CFR 141 - Appendix F - 3 (a) (1)]

Part 61: 00 horas [substituído por aprovação em exame teórico]
[14 CFR 61.183 (e) (f)]

Flight training/Flight time

Part 141: 10 horas [14 CFR 141 - Appendix F - 4 (a) (2)]

Part 61: 25 horas [14 CFR 61.183 (c) (1) combinado com o 14 CFR 61.129 (f) (1)]

e) no âmbito da regulamentação da EASA, que reúne as autoridades de aviação civil mais experientes em planadores do mundo (tanto é que o regulamento de certificação de planadores utilizado como referência em todo o mundo, inclusive nos EUA e no Brasil, é o CS-22 europeu), a instrução prática para piloto de planador é conduzida majoritariamente no âmbito de aeroclubes, que devem obedecer aos requisitos de "DTO – Declared Training Organizations", que não passam por processo de certificação de cursos como as "Approved Training Organizations". Na EASA, assim como já era determinado pelas autoridades de aviação civil de cada país europeu antes do advento da EASA, não há qualquer exigência de curso teórico certificado nem para a licença de piloto de planador nem para a habilitação de instrutor de planador. Isso se deve ao fato de que, conhecedoras profundas das atividades do voo a vela, as autoridades de aviação civil europeias há muito sabem que o conhecimento adquirido enquanto o aluno colabora na operação de seu aeroclube, ao longo de todo o dia, somado ao adquirido por estudo próprio autônomo, acaba representando formação muito mais sólida e eficaz que a de aulas teóricas;

f) a OACI/ICAO, em seu Anexo 1, "Personnel Licensing", prevê explicitamente a licença de piloto de planador com um requisito de experiência de 6 horas de voo (2.9.1.3.1), sem qualquer previsão de realização de curso em "approved training", o que é substancialmente diferente da prescrição feita para piloto privado de avião (2.3.3.1.1) ou helicóptero (2.3.4.1.1), em que o requisito é de 40 horas de voo, reduzidos para 35 se o curso for do tipo "approved training". De maneira análoga, para piloto comercial (2.4.3.1.1) a ICAO estabelece diferente (menor) experiência acumulada se o curso é feito em âmbito de "approved training".

g) a OACI/ICAO, em seu Anexo 1, "Personnel Licensing", prevê a utilização de "Approved Training Organizations" em seu "Appendix 2", com determinações que se assemelham às pretendidas pela atual proposta de RBAC 141, sendo que em 1.2.8 a ICAO deixa clara a intenção do uso de tais organizações, mencionando ainda a redução do requisito de experiência. Deste modo, da combinação deste fato com o descrito no item f logo acima, resta evidente que em nenhum momento a ICAO considerou adequado que o curso de piloto de planador fosse desenvolvido também em âmbito de "approved training organization".

h) a OACI/ICAO, em seu Anexo 1, "Personnel Licensing", prevê a habilitação de instrutor de voo (2.8), mas não há qualquer previsão dessa habilitação aplicável a planadores. De fato, essa previsão existia anteriormente, mas foi explicitamente retirada pela ICAO já há algumas décadas!!! (meados da década de 80, com a emenda 159 do Anexo 1). Na prática, a formação de instrutores de planadores continuou existindo, organizada por entidades de voo a vela (como a FFVV – Fédération Française de Vol à Voile), mas sem a

necessidade de emissão de uma habilitação pela autoridade de aviação civil. Com o surgimento da EASA e a edição do Part-FCL, a habilitação oficialmente emitida foi temporariamente retomada por uma questão de uniformização entre países europeus.

CONTINUAÇÃO do arquivo anterior

No entanto, isso mudará em breve (2020), dentro dos trabalhos de simplificação das regras aplicáveis aos planadores, com a criação do “Part-Gliding” ou “Sailplane Rule Book”, quando estão previstas mudanças na área de licenças e habilitações.

i) o enquadramento de cursos de planador conduzidos obrigatoriamente no âmbito de CIAC infelizmente não vai aumentar a segurança operacional e nem a qualidade da formação de pilotos e instrutores, ao contrário do que pretende a ANAC. Pode-se dizer que, com altíssima probabilidade, a medida pretendida irá na verdade prejudicar a qualidade da formação e, portanto, terminará por reduzir a segurança, dando resultados diametralmente opostos à intenção do órgão regulador. A razão para tal é que os aeroclubes de voo a vela, no Brasil e no mundo, são formados essencialmente por um corpo de voluntários que apreciam aquilo que fazem, desempenhando suas funções (instrução, manutenção, administração) por décadas ao longo da vida aeronáutica de cada indivíduo, mas o fazem de maneira não-profissional, isto é, em geral têm outras profissões que lhes garantem a sobrevivência, não dependendo financeiramente da aviação. Neste contexto, como já perceberam diversas autoridades de aviação civil com muitas décadas de existência acumulada, não funciona bem a lógica empregada pela aviação profissional, comercial. Nesse contexto, qualquer atividade “burocrática” (não no sentido pejorativo, mas técnico, como manter sistemáticas que exigem formalizações) que não seja essencial ao funcionamento da organização voluntária, acaba por “roubar tempo” de atividades práticas, “olho-no-olho”, muito mais importantes para manter bons padrões de segurança operacional e de qualidade na formação.

Apenas como um exemplo entre tantos outros, tomemos a opinião da EASA publicada sob número 01/2015, em sua página 7/24, em que comenta o andamento dos trabalhos de “General Aviation Road Map”:

(...) the current EASA regulatory system puts an excessive, unnecessary administrative and financial burden on the maintenance and operation of light aircraft. Regulatory activity should depart from the current philosophy of applying Commercial Air Transport (CAT) rules to GA. GA comprises a wide range of operations and aircraft types, each with different risk levels, calling for tailor-made regulations to reflect the operational specificities of the sector. Generally, EASA should regulate only where there is a genuine safety need based on evidence and identified risks. Risks should be considered in respect to the nature of the activity concerned, its complexity, and the size of the organisation. GA does not have the appropriate support and organisational structure to keep up with frequent changes in the rules, which take away time from senior aviation personnel to engage and oversee performance, and manage safe operations.

Em tradução livre:

(...) o atual sistema regulatório da EASA coloca uma carga administrativa e financeira excessiva e desnecessária sobre a manutenção e operação de aeronaves leves. A atividade regulatória deve deixar a filosofia atual de aplicar regras da aviação comercial para a aviação geral. A aviação geral abrange um largo espectro de operações e de tipos de aeronaves, cada um com diferentes níveis de risco, exigindo regulações customizadas para refletir as especificidades operacionais do setor. De modo geral, a EASA deve regular apenas onde existe uma necessidade genuína, baseada em evidências e em riscos identificados. Os riscos devem ser considerados em relação à natureza da atividade sob foco, sua complexidade e o tamanho da organização. A aviação geral não dispõe de apropriado suporte e nem de estrutura organizacional para acompanhar as frequentes alterações nas regras, que acabam tomando tempo de seu pessoal sênior em aviação nas suas outras tarefas de envolvimento, de monitoramento de desempenho, de gestão de operações seguras.

Por todo o acima exposto, considerando que não existem países aeronauticamente relevantes no mundo que imponham os conceitos de certificação de “Approved Training Organisations” (sistemas abrangentes e compulsórios contendo procedimentos, manuais e auditorias) para cursos de piloto e instrutor de planador, a atual proposta de RBAC 141 revela-se flagrantemente desproporcional, contrariando as melhores práticas internacionais e até mesmo os preceitos da ICAO em seu Anexo 1, ferindo até mesmo a Política Nacional de Aviação Civil (Decreto 6780 de 2009):

“Reconhecer a especificidade e promover o desenvolvimento das atividades de aviação agrícola, experimental e aerodesportiva, desenvolvendo regulamentação específica para os setores e estimulando a difusão de seu uso.”

No arquivo anexo apresentamos uma breve coletânea de conceitos da EASA, reconhecidamente um dos principais reguladores de aviação civil no mundo, relacionados ao tema em questão.

Não o fazemos para a FAA uma vez que, conforme é público e notório, a formação de pilotos nas licenças básicas, naquela jurisdição, é feita por INDIVÍDUOS HABILITADOS (instrutores autônomos) ao invés de organizações certificadas (escolas conforme Part 141).

page 2/12

6 GA strategic principles

[SEIS PRINCÍPIOS ESTRATÉGICOS PARA A AVIAÇÃO GERAL]

• One size does not fit all

[UM TAMANHO NÃO SERVE PARA TODOS]

• Use rules when it is the only or best way to reach the safety objectives

[UTILIZE REGULAMENTAÇÃO APENAS QUANDO É O ÚNICO OU O MELHOR CAMINHO PARA ATINGIR OS OBJETIVOS]

• Adopt a risk-based approach

[ADOTE UMA ABORDAGEM BASEADA NO RISCO]

• Protect 'what shows to work well' unless there are demonstrable and statistically significant safety reasons against doing so

[PROTEJA AQUILO QUE TEM MOSTRADO QUE FUNCIONA BEM A MENOS QUE EXISTAM RAZÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL DEMONSTRÁVEIS E ESTATISTICAMENTE SIGNIFICANTES CONTRA TAL PROTEÇÃO]

6 GA key objectives

[SEIS OBJETIVOS-CHAVE PARA A AVIAÇÃO GERAL]

• Allow the training of private pilot outside Approved Training Organisations (DTO concept) [PERMITIR O TREINAMENTO DE PILOTOS PRIVADOS – essa expressão inclui piloto de planador – FORA DAS “APPROVED TRAINING ORGANISATIONS” – muito similar ao conceito CIAC da proposta do RBAC 141 – UTILIZANDO O CONCEITO DE ORGANIZAÇÕES DE TREINAMENTO POR DECLARAÇÃO]

Page 3/12

Making life easier for flying schools

Private pilot training/A Training Organisation for recreational or non-commercial licences only

The requirements applicable to Approved Training Organisations (ATO) were found too demanding for small GA training providers mainly run by private flying clubs or even private individuals. EASA has taken these concerns on board and has developed new rules to make life easier for training organisations in GA. In accordance with the new Part-DTO (DTO = declared training organisation), training providers for Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) and Private Pilot Licence (PPL) will no longer need to seek prior approval of their training organisations. Instead of this, they will just need to declare the establishment of the training organisation to the competent authority. Operations manuals and training manuals, as known from approved training organisations (ATOs), will not be needed.

* including light aircraft pilot licence (LAPL), private pilot licence (PPL), sailplane pilot licence (SPL), and balloon pilot licence (BPL), as well as the associated ratings, certificates and privileges

<https://www.easa.europa.eu/node/46126>

Simpler and lighter rules for GA pilot training

What is (Part-)DTO? Can you explain the concept of Declared Training Organisation?

DTO - Declared Training Organisation - describes a new type of pilot training organisation for providing training to leisure pilots for aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons. In the context of EASA's General Aviation (GA) Road Map and its objective to develop simpler, lighter and better rules for general aviation (...)

We already had rules for flying schools. So, why was Part-DTO introduced?

The so far existing rules in Regulation (EU) No 1178/2011 (the Aircrew Regulation), while being suitable for professional flight training organisations providing training for obtaining commercial pilot licences, had been identified to be too burdensome for training organisations providing training only for noncommercial pilot licences.

Annex VII (Part-ORA) to the Aircrew Regulation requires applicants for an ATO (Approved Training Organisation) certificate to undergo a comprehensive certification process during which detailed compliance with all applicable requirements needs to be demonstrated to the competent authority. The applicant also needs to develop and present a series of documents (operations manual, training manuals for each training course) and to set up a management system, including safety management and compliance monitoring functions.

All of these demanding elements are justified when we talk about training for professional pilots who seek to work in commercial air transport, but for general aviation activities, for leisure flying, there was a need to go for simpler solutions.

What are the main alleviations in the new Part-DTO? What are the differences between Part-DTO and Part-ORA?

While ATOs in accordance with the requirements of Part-ORA need to undergo the above described certification process, DTOs simply need to send a declaration to the competent authority. After sending this declaration, DTOs – on their own responsibility – can immediately start providing training, with no need to undergo a certification process. This significantly lowers the administrative and financial burden for setting up a GA training organisation. There is no need to have an operations or training manual in place, just a document describing the training provided (training programme) needs to be attached to the declaration.

<https://www.easa.europa.eu/node/46123>

Simpler and lighter rules for Balloons and Sailplanes

Why did EASA start to establish a Balloon Rule Book, as well as a Sailplane Rule Book?

The goal of these rule books is to provide under one 'roof' all the major rules that a balloon or sailplane pilot needs to know. The main reason being that it has been difficult for the 'pilot-in-the-field' to find and understand the applicable rules in the different Regulations and in the EASA Decisions (containing acceptable means of compliance (AMC) and guidance material (GM)). Therefore, in the course of the GA Road Map, EASA decided to establish simpler and proportionate rules for balloons and sailplanes, and to restructure them. For the time being, this includes the areas of air operations and licensing.

Where are we as regards the Balloon and Sailplane Rule Book?

The 'first chapter' of the Balloon Rulebook, containing the rules for air operations with balloons has been published in March 2018 by the European Commission (Regulation (EU) 2018/395 based on EASA Opinion 01/2016). In parallel, EASA has published the associated AMC/GM (Decision 2018/004/R). The new rules for balloons have to be applied on 8 April 2019.

As regards air operations with sailplanes, EASA has published its proposal (EASA Opinion 07/2017) in August 2017. We expect that the 'first chapter' of the Sailplane Rule Book, namely the Commission Regulation, will be published in the first half of 2019. For sailplanes, 8 April 2020 is foreseen as applicability date.

As mentioned above, EASA is also working on simpler and proportionate licensing rules for balloons and sailplanes. It is envisaged that these 'second chapters' of the rulebooks will be published by the Commission in early 2020.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A ANAC entende que os cursos previstos no RBAC nº 61 devem ser regulados, e os cursos para a formação e/ou qualificação de piloto de planador e de instrutor de planador estão previstos no RBAC nº 61 para fins de obtenção de licença. O próprio RBAC nº 61, contudo, prevê que associações aerodesportivas credenciadas segundo a subparte E do RBAC nº 183 ministrem instruções práticas, de modo que já há uma alternativa prevista ao RBAC nº 141. Cabe observar que a instrução ministrada por essas instituições será reconhecida pela ANAC para fins de concessão de licenças e que pode ser validada por autoridades de aviação por outros países. Assim, há que se manter um mínimo de requisitos para garantir a qualidade da instrução.

Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Proposta de revogação RBHA 141
TEXTOS SUGERIDOS PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Texto junto à justificativa
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Alteração
NOTA DA FBVV: Considerando a limitação de 8000 caracteres do formulário on-line, valor insuficiente para a discussão necessária, fomos obrigados a anexar a contribuição na forma de arquivos.
SUGESTÃO DE NOVA REDAÇÃO
[inserção do item 141.1 (c) (4) como abaixo]
141.1 Aplicabilidade
(a) Este Regulamento estabelece os requisitos de certificação e regras de operação de um centro de instrução de aviação civil (CIAC), voltado para a formação e qualificação de pilotos, comissários de voo, mecânicos de voo, despachantes operacionais de voo e mecânicos de manutenção aeronáutica postulantes a uma licença, habilitação ou certificado requeridos pelo RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65.
(b) Este Regulamento é aplicável às pessoas jurídicas que pretendam ministrar quaisquer dos cursos exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65, incluindo instituições públicas ou privadas de ensino técnico de nível médio, de ensino profissional e tecnológico ou de ensino superior. Cursos não exigidos no RBAC nº 61, RBHA 63 (ou RBAC que vier a substituí-lo) ou RBAC nº 65 podem ser ministrados livremente sem necessidade de interação com a ANAC.
(c) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, este Regulamento não é aplicável a:
(1) centros de treinamento de aviação civil (CTAC) certificados sob o RBAC nº 142;
(2) operadores aéreos que possuam um programa de treinamento aprovado pela ANAC, desde que ministrem cursos somente para seu pessoal próprio ou de outros operadores similares;
(3) cursos ministrados por associações aerodesportivas credenciadas segundo o RBAC nº 183; e
(4) cursos para a formação e/ou qualificação de piloto de planador e de instrutor de planador.
[em consequência, eliminação da expressão “curso prático para piloto de planador” em 141.21), em 141.29 (f), em 141.61 (b) (4) e da palavra “planadores” em 141.45 (e)]
EDIÇÃO DO RBAC 141 E REVOGAÇÃO DO RBHA 140 E 141
FBVV – FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO A VELA
JUSTIFICATIVA
Embora seja louvável a iniciativa da ANAC em promover simplificação nos requisitos do RBHA 141, a FBVV não pode deixar de assinalar que é um erro grave, por parte deste órgão regulador, pretender que os cursos de piloto de planador e de instrutor de planador sejam enquadrados dentro do mesmo arcabouço conceitual e normativo que os cursos voltados para a aviação comercial, objeto principal do vigente RBHA 141 e do Part 141 da FAA.
São várias as razões pelas quais a medida é acentuadamente imprópria:
a) o voo em planador é atividade essencialmente de recreio e/ou desportiva, representando baixo risco para a segurança operacional, como afirmado múltiplas vezes inclusive pela própria ANAC;
b) mesmo na pequena medida em que apresenta algum risco, o mesmo incide sobre o próprio praticante, que tem ou deve ter consciência do mesmo; a atividade representa risco estatisticamente insignificante para terceiros não envolvidos na aviação (população em geral, no solo, por exemplo); estatísticas de mais de 3 décadas do NTS norte-americano, de mais de uma década do CENIPA e outras dos demais países aeronauticamente relevantes no mundo confirmam tais assertivas;
c) o atual RBHA 141 não abrange os cursos relativos a piloto e instrutor de planador e isso não foi um erro ou omissão à época de sua edição, foi uma decisão consciente da então autoridade aeronáutica brasileira (notar que RBHA 141.1 (a) (1) e 141.1 (a) (2) são muito claros quanto à abrangência: apenas avião e helicóptero);
d) o Part 141 da FAA, vigente há décadas, jamais obrigou que os cursos de planadores (piloto e instrutor) fossem necessariamente enquadrados em seus requisitos; ao contrário, prevê que caso um curso de piloto de planador ou de instrutor de planador seja conduzido sob o Part 141, os requisitos de conhecimento e experiência são reduzidos em relação aos requisitos padrão previstos no Part 61. Na prática, a imensa e esmagadora maioria dos pilotos e instrutores de planador nos EUA obtêm licenças e habilitações fora do Part 141, utilizando os requisitos do Part 61, recebendo instrução de voo e de conhecimentos dadas por indivíduos habilitados (instrutores autônomos), não por organizações certificadas.
PILOTO DE PLANADOR
Ground training
Part 141: 15 horas [14 CFR 141 - Appendix B - 3 (a) (2)]

Part 61: 00 horas [substituído por “home study” e aprovação em exame teórico]

[14 CFR 61.103]

Flight training

Part 141: 06 horas [14 CFR 141 - Appendix B - 4 (a) (2)]

Part 61: 10 horas [14 CFR 61.109 (f) (1)]

INSTRUTOR DE PLANADOR

Ground training

Part 141: 40 horas [14 CFR 141 – Appendix F – 3 (a) (1)]

Part 61: 00 horas [substituído por aprovação em exame teórico]

[14 CFR 61.183 (e) (f)]

Flight training/Flight time

Part 141: 10 horas [14 CFR 141 – Appendix F – 4 (a) (2)]

Part 61: 25 horas [14 CFR 61.183 (c) (1) combinado com o 14 CFR 61.129 (f) (1)]

e) no âmbito da regulamentação da EASA, que reúne as autoridades de aviação civil mais experientes em planadores do mundo (tanto é que o regulamento de certificação de planadores utilizado como referência em todo o mundo, inclusive nos EUA e no Brasil, é o CS-22 europeu), a instrução prática para piloto de planador é conduzida majoritariamente no âmbito de aeroclubes, que devem obedecer aos requisitos de “DTO – Declared Training Organizations”, que não passam por processo de certificação de cursos como as “Approved Training Organizations”. Na EASA, assim como já era determinado pelas autoridades de aviação civil de cada país europeu antes do advento da EASA, não há qualquer exigência de curso teórico certificado nem para a licença de piloto de planador nem para a habilitação de instrutor de planador. Isso se deve ao fato de que, conhecedoras profundas das atividades do voo a vela, as autoridades de aviação civil europeias há muito sabem que o conhecimento adquirido enquanto o aluno colabora na operação de seu aeroclube, ao longo de todo o dia, somado ao adquirido por estudo próprio autônomo, acaba representando formação muito mais sólida e eficaz que a de aulas teóricas;

f) a OACI/ICAO, em seu Anexo 1, “Personnel Licensing”, prevê explicitamente a licença de piloto de planador com um requisito de experiência de 6 horas de voo (2.9.1.3.1), sem qualquer previsão de realização de curso em “approved training”, o que é substancialmente diferente da prescrição feita para piloto privado de avião (2.3.3.1.1) ou helicóptero (2.3.4.1.1), em que o requisito é de 40 horas de voo, reduzidos para 35 se o curso for do tipo “approved training”. De maneira análoga, para piloto comercial (2.4.3.1.1) a ICAO estabelece diferente (menor) experiência acumulada se o curso é feito em âmbito de “approved training”.

g) a OACI/ICAO, em seu Anexo 1, “Personnel Licensing”, prevê a utilização de “Approved Training Organizations” em seu “Appendix 2”, com determinações que se assemelham às pretendidas pela atual proposta de RBAC 141, sendo que em 1.2.8 a ICAO deixa clara a intenção do uso de tais organizações, mencionando ainda a redução do requisito de experiência. Deste modo, da combinação deste fato com o descrito no item f logo acima, resta evidente que em nenhum momento a ICAO considerou adequado que o curso de piloto de planador fosse desenvolvido também em âmbito de “approved training organization”.

h) a OACI/ICAO, em seu Anexo 1, “Personnel Licensing”, prevê a habilitação de instrutor de voo (2.8), mas não há qualquer previsão dessa habilitação aplicável a planadores. De fato, essa previsão existia anteriormente, mas foi explicitamente retirada pela ICAO já há algumas décadas!!! (meados da década de 80, com a emenda 159 do Anexo 1). Na prática, a formação de instrutores de planadores continuou existindo, organizada por entidades de voo a vela (como a FFVV – Fédération Française de Vol à Voile), mas sem a necessidade de emissão de uma habilitação pela autoridade de aviação civil.

CONTINUAÇÃO da contribuição

Com o surgimento da EASA e a edição do Part-FCL, a habilitação oficialmente emitida foi temporariamente retomada por uma questão de uniformização entre países europeus. No entanto, isso mudará em breve (2020), dentro dos trabalhos de simplificação das regras aplicáveis aos planadores, com a criação do “Part-Gliding” ou “Sailplane Rule Book”, quando estão previstas mudanças na área de licenças e habilitações.

i) o enquadramento de cursos de planador conduzidos obrigatoriamente no âmbito de CIAC infelizmente não vai aumentar a segurança operacional e nem a qualidade da formação de pilotos e instrutores, ao contrário do que pretende a ANAC. Pode-se dizer que, com altíssima probabilidade, a medida pretendida irá na verdade prejudicar a qualidade da formação e, portanto, terminará por reduzir a segurança, dando resultados diametralmente opostos à intenção do órgão regulador. A razão para tal é que os aeroclubes de voo a vela, no Brasil e no mundo, são formados essencialmente por um corpo de voluntários que apreciam aquilo que fazem, desempenhando suas funções (instrução, manutenção, administração) por décadas ao longo da vida aeronáutica de cada indivíduo, mas o fazem de maneira não-profissional, isto é, em geral têm outras profissões que lhes garantem a sobrevivência, não dependendo financeiramente da aviação. Neste contexto, como já perceberam diversas autoridades de aviação civil com muitas décadas de existência acumulada, não funciona bem a lógica empregada pela aviação profissional, comercial. Nesse contexto, qualquer atividade “burocrática” (não no sentido pejorativo, mas técnico, como manter sistemáticas que exigem formalizações) que

não seja essencial ao funcionamento da organização voluntária, acaba por “roubar tempo” de atividades práticas, “olho-no-olho”, muito mais importantes para manter bons padrões de segurança operacional e de qualidade na formação.

Apenas como um exemplo entre tantos outros, tomemos a opinião da EASA publicada sob número 01/2015, em sua página 7/24, em que comenta o andamento dos trabalhos de “General Aviation Road Map”:

(...) the current EASA regulatory system puts an excessive, unnecessary administrative and financial burden on the maintenance and operation of light aircraft. Regulatory activity should depart from the current philosophy of applying Commercial Air Transport (CAT) rules to GA. GA comprises a wide range of operations and aircraft types, each with different risk levels, calling for tailor-made regulations to reflect the operational specificities of the sector. Generally, EASA should regulate only where there is a genuine safety need based on evidence and identified risks. Risks should be considered in respect to the nature of the activity concerned, its complexity, and the size of the organisation. GA does not have the appropriate support and organisational structure to keep up with frequent changes in the rules, which take away time from senior aviation personnel to engage and oversee performance, and manage safe operations.

Em tradução livre:

(...) o atual sistema regulatório da EASA coloca uma carga administrativa e financeira excessiva e desnecessária sobre a manutenção e operação de aeronaves leves. A atividade regulatória deve deixar a filosofia atual de aplicar regras da aviação comercial para a aviação geral. A aviação geral abrange um largo espectro de operações e de tipos de aeronaves, cada um com diferentes níveis de risco, exigindo regulações customizadas para refletir as especificidades operacionais do setor. De modo geral, a EASA deve regular apenas onde existe uma necessidade genuína, baseada em evidências e em riscos identificados. Os riscos devem ser considerados em relação à natureza da atividade sob foco, sua complexidade e o tamanho da organização. A aviação geral não dispõe de apropriado suporte e nem de estrutura organizacional para acompanhar as frequentes alterações nas regras, que acabam tomando tempo de seu pessoal sênior em aviação nas suas outras tarefas de envolvimento, de monitoramento de desempenho, de gestão de operações seguras.

Por todo o acima exposto, considerando que não existem países aeronauticamente relevantes no mundo que imponham os conceitos de certificação de “Approved Training Organisations” (sistemas abrangentes e compulsórios contendo procedimentos, manuais e auditorias) para cursos de piloto e instrutor de planador, a atual proposta de RBAC 141 revela-se flagrantemente desproporcional, contrariando as melhores práticas internacionais e até mesmo os preceitos da ICAO em seu Anexo 1, ferindo até mesmo a Política Nacional de Aviação Civil (Decreto 6780 de 2009):

“Reconhecer a especificidade e promover o desenvolvimento das atividades de aviação agrícola, experimental e aerodesportiva, desenvolvendo regulamentação específica para os setores e estimulando a difusão de seu uso.”

No arquivo anexo apresentamos uma breve coletânea de conceitos da EASA, reconhecidamente um dos principais reguladores de aviação civil no mundo, relacionados ao tema em questão.

Não o fazemos para a FAA uma vez que, conforme é público e notório, a formação de pilotos nas licenças básicas, naquela jurisdição, é feita por INDIVÍDUOS HABILITADOS (instrutores autônomos) ao invés de organizações certificadas (escolas conforme Part 141).

ANEXO

page 2/12

6 GA strategic principles

[SEIS PRINCÍPIOS ESTRATÉGICOS PARA A AVIAÇÃO GERAL]

• One size does not fit all

[UM TAMANHO NÃO SERVE PARA TODOS]

• Use rules when it is the only or best way to reach the safety objectives

[UTILIZE REGULAMENTAÇÃO APENAS QUANDO É O ÚNICO OU O MELHOR CAMINHO PARA ATINGIR OS OBJETIVOS]

• Adopt a risk-based approach

[ADOTE UMA ABORDAGEM BASEADA NO RISCO]

- Protect 'what shows to work well' unless there are demonstrable and statistically significant safety reasons against doing so [PROTEJA AQUILO QUE TEM MOSTRADO QUE FUNCIONA BEM A MENOS QUE EXISTAM RAZÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL DEMONSTRÁVEIS E ESTATISTICAMENTE SIGNIFICANTES CONTRA TAL PROTEÇÃO]

6 GA key objectives

[SEIS OBJETIVOS-CHAVE PARA A AVIAÇÃO GERAL]

- Allow the training of private pilot outside Approved Training Organisations (ATO concept) [PERMITIR O TREINAMENTO DE PILOTOS PRIVADOS – essa expressão inclui piloto de planador – FORA DAS “APPROVED TRAINING ORGANISATIONS” – muito similar ao conceito CIAC da proposta do RBAC 141 – UTILIZANDO O CONCEITO DE ORGANIZAÇÕES DE TREINAMENTO POR DECLARAÇÃO]

Page 3/12

Making life easier for flying schools

Private pilot training/A Training Organisation for recreational or non-commercial licences only

The requirements applicable to Approved Training Organisations (ATO) were found too demanding for small GA training providers mainly run by private flying clubs or even private individuals. EASA has taken these concerns on board and has developed new rules to make life easier for training organisations in GA. In accordance with the new Part-DTO (DTO = declared training organisation), training providers for Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) and Private Pilot Licence (PPL) will no longer need to seek prior approval of their training organisations. Instead of this, they will just need to declare the establishment of the training organisation to the competent authority. Operations manuals and training manuals, as known from approved training organisations (ATOs), will not be needed.

* including light aircraft pilot licence (LAPL), private pilot licence (PPL), sailplane pilot licence (SPL), and balloon pilot licence (BPL), as well as the associated ratings, certificates and privileges

<https://www.easa.europa.eu/node/46126>

Simpler and lighter rules for GA pilot training

What is (Part-)DTO? Can you explain the concept of Declared Training Organisation?

DTO - Declared Training Organisation - describes a new type of pilot training organisation for providing training to leisure pilots for aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons. In the context of EASA's General Aviation (GA) Road Map and its objective to develop simpler, lighter and better rules for general aviation (...)

We already had rules for flying schools. So, why was Part-DTO introduced?

The so far existing rules in Regulation (EU) No 1178/2011 (the Aircrew Regulation), while being suitable for professional flight training organisations providing training for obtaining commercial pilot licences, had been identified to be too burdensome for training organisations providing training only for noncommercial pilot licences.

Annex VII (Part-ORA) to the Aircrew Regulation requires applicants for an ATO (Approved Training Organisation) certificate to undergo a comprehensive certification process during which detailed compliance with all applicable requirements needs to be demonstrated to the competent authority. The applicant also needs to develop and present a series of documents (operations manual, training manuals for each training course) and to set up a management system, including safety management and compliance monitoring functions.

All of these demanding elements are justified when we talk about training for professional pilots who seek to work in commercial air transport, but for general aviation activities, for leisure flying, there was a need to go for simpler solutions.

What are the main alleviations in the new Part-DTO? What are the differences between Part-DTO and Part-ORA?

While ATOs in accordance with the requirements of Part-ORA need to undergo the above described certification process, DTOs simply need to send a declaration to the competent authority. After sending this declaration, DTOs – on their own responsibility – can immediately start providing training, with no need to undergo a certification process. This significantly lowers the administrative and financial burden for setting up a GA training organisation. **There is no need to have an operations or training manual in place, just a document describing the training provided (training programme) needs to be attached to the declaration.**

<https://www.easa.europa.eu/node/46123>

Simpler and lighter rules for Balloons and Sailplanes

Why did EASA start to establish a Balloon Rule Book, as well as a Sailplane Rule Book?

The goal of these rule books is to provide under one 'roof' all the major rules that a balloon or sailplane pilot needs to know. The main reason being that it has been difficult for the 'pilot-in-the-field' to find and understand the applicable rules in the different Regulations and in the EASA Decisions (containing acceptable means of compliance (AMC) and guidance material (GM)). Therefore, **in the course of the GA Road Map, EASA decided to establish simpler and proportionate rules for balloons and sailplanes, and to restructure them.** For the time being, this includes the areas of air operations and licensing.

Where are we as regards the Balloon and Sailplane Rule Book?

The 'first chapter' of the Balloon Rulebook, containing the rules for air operations with balloons has been published in March 2018 by the European Commission (Regulation (EU) 2018/395 based on EASA Opinion 01/2016). In parallel, EASA has published the associated AMC/GM (Decision 2018/004/R). The new rules for balloons have to be applied on 8 April 2019.

As regards air operations with sailplanes, EASA has published its proposal (EASA Opinion 07/2017) in August 2017. We expect that the 'first chapter' of the Sailplane Rule Book, namely the Commission Regulation, will be published in the first half of 2019. For sailplanes, 8 April 2020 is foreseen as applicability date.

As mentioned above, EASA is also working on simpler and proportionate licensing rules for balloons and sailplanes. It is envisaged that these 'second chapters' of the rulebooks will be published by the Commission in early 2020.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada, conforme a análise da contribuição nº 37 deste Relatório.

Contribuição nº 39

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.25 Manual de instruções e procedimentos (MIP)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(b)(1) a descrição das atribuições e responsabilidades de todas as pessoas empregadas pelo CIAC para cumprimento dos requisitos deste regulamento, incluindo as previstas na Subparte D deste Regulamento, especificando quais assuntos cada uma delas poderá tratar diretamente com a ANAC em nome do CIAC;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendo que não deve se tratar, objetivamente, de "todas as pessoas empregadas pelo CIAC", pois isso incluiria assuntos que estariam fora do escopo do regulamento (por exemplo, um contador ou as pessoas da limpeza). Não me parece razoável que o MIP inclua as funções de tais pessoas, mas apenas daquelas utilizadas diretamente para cumprir os requisitos do RBAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 40

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.27 Sistema de gerenciamento da seg. op.(SGSO)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (e) (1) O CIAC deve registrar dados relevantes à segurança das operações do CIAC, e mantê-los armazenados por, no mínimo, cinco anos. (2) O CIAC deve enviar à ANAC relatórios periódicos a respeito de suas operações e de seu SGSO, nos prazos e modelos definidos pela ANAC.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O parágrafo (e)(1)(ii) proposto repetia o "O CIAC deve" do caput. Sugiro simplificar a estrutura dos parágrafos. Se o caput for só "O CIAC deve", não há por que criar um novo nível de parágrafos apenas para aproveitá-lo (basicamente, qualquer requisito do RBAC poderia ser iniciado assim
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada com diferença de forma.

Contribuição nº 41
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.29 Sistema de garantia da qualidade (SGQ)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (a) O CIAC deve implementar um SGQ que garanta que a instrução ministrada pelo CIAC atinja os objetivos propostos e que todos os procedimentos do CIAC se mantenham de acordo com os requisitos estabelecidos neste Regulamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Inclusão de "com os" em "de acordo com os requisitos".
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 42
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.45 Requisitos de aeronaves
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (e) Toda aeronave utilizada para instrução de voo pelo CIAC deve possuir pelo menos dois postos de pilotagem, com manetes de potência e comandos de voo que possam ser facilmente alcançados e operados por ambos os postos, exceto planadores, aeronaves agrícolas ou, se tecnicamente justificado pelo CIAC e aprovado pela ANAC, qualquer outra aeronave.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Inclusão de "pelo CIAC", para esclarecer que apenas a aprovação é pela ANAC, mas a justificativa é do CIAC. O CIAC solicita, se justifica, e a ANAC aprova.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada.

Contribuição nº 43
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do RBAC nº 141, item 141.45 Requisitos de aeronaves
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (f) Um instrutor de voo do CIAC deve, antes de cada instrução de voo, certificar-se que a aeronave se encontra aeronavegável, com a autonomia adequada para o voo, mantida em obediência aos requisitos de aeronavegabilidade, dentro dos limites de desempenho

aprovados da aeronave quanto ao peso e balanceamento, e possui a bordo toda a documentação requerida para o voo, seguindo o procedimento de despacho previsto no MIP.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de "e possui a bordo" para "e possui a bordo": "deve (...) certificar-se que a aeronave se encontra aeronavegável (...) e possui a bordo".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada no parágrafo 141.45(g).

Contribuição nº 44

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.49 Sede administrativa e base operacional

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(e) O CIAC que pretender mudar o endereço de sua sede administrativa deve solicitar uma emenda ao seu certificado, nos termos do parágrafo 141.7(e) deste Regulamento. Deve ainda, caso necessário, adequar seu sistema de manuais.

(f) O CIAC que pretender mudar o endereço de sua base operacional ou abrir uma nova base operacional deve solicitar uma emenda às suas EI, nos termos do parágrafo 141.7(e) deste Regulamento. Deve ainda, caso necessário, adequar seu sistema de manuais.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de referência, de "141.7(f)" para "141.7(e)".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada no parágrafo (f), pois o parágrafo (e) foi excluído do texto.

Contribuição nº 45

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.61 Pessoal de administração requerido

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(k)(3) enviar à ANAC os relatórios periódicos previstos nos parágrafos 141.27(e) e 141.29(c) deste Regulamento.

(o)(4) assessorar o gestor responsável na elaboração dos relatórios previstos no parágrafo 141.29(c) deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de referência, de "141.29(e)" para "141.29(c)".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 46

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.77 Aproveitamento de estudos ou de exp.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(a)(6) o CIAC receptor do aluno mantiver registros (físicos e/ou digitais) do treinamento do candidato realizado no CIAC anterior.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de concordância, de "realizadas" para "realizado" (treinamento).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Contribuição nº 47

Colaborador: Renato Yoshi Tsukamoto

Instituição: Aeroclube

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

Proposta de revogação RBHA 140

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

SUGESTÃO

[elaborar texto para o novo RBAC 140 em que o requisito mínimo para a autorização de funcionamento de aeroclube seja que pelo menos um de seus associados, ou a próprio aeroclube, seja proprietário ou operador, registrado no RAB, de pelo menos uma aeronave em condição aeronavegável no momento do requerimento; que tal aeronave, ainda, não possa permanecer não aeronavegável por mais de 24 meses, sob pena de perda da autorização de funcionamento se não for substituída por outra]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

JUSTIFICATIVA

Conforme já relatado para a minuta do RBAC 141, item 141.1 (c), a tentativa de enquadramento dos cursos de piloto de planador e instrutor de planador no RBAC 141 é acentadamente imprópria, e os mesmos deveriam ser regulados, de maneira específica e proporcional, dentro de um novo RBAC 140, se tanto (pois a FBVV acredita que mais regulação, além da já existente, não é de modo algum necessária).

Neste sentido, é importante contextualizar.

A Federação Brasileira de Voo a Vela - FBVV - é instituída no ordenamento jurídico nacional como uma pessoa jurídica de direito privado, considerada como uma associação civil sem fins lucrativos, caracterizando-se como uma entidade nacional de administração do desporto - Lei n. 9.615/98, inciso III do Art.13.

É constituída ainda por entidades de prática desportiva (aeroclubes) e atletas (pilotos e candidatos a pilotos), que a ela se associam por decisão livre e espontânea, em consonância com os Princípios Constitucionais da Autonomia de Organização e Funcionamento e da Liberdade - incisos II e IV do Art.2º e Art.16, destacando-se por fim, por integrar o subsistema específico do Sistema Nacional do Desporto - Art.14.

No caso da FBVV, todos os aeroclubes de planadores e pilotos a ela associados/filiados também atendem aos objetivos de prática desportiva formal e não formal, devidamente estabelecida na Lei n. 9.615/98, conforme estabelecem o parágrafo 1º e 2º do Art.1º, desporto de rendimento - inciso III do Art.3º, de modo não profissional - inciso II, parágrafo 1º, do Art.3º.

Prevê ainda a CF/88:

“Art. 217. É dever do Estado fomentar práticas desportivas formais e não-formais, como direito de cada um, observados:

- I - a autonomia das entidades desportivas dirigentes e associações, quanto a sua organização e funcionamento;
- II - a destinação de recursos públicos para a promoção prioritária do desporto educacional e, em casos específicos, para a do desporto de alto rendimento;
- III - o tratamento diferenciado para o desporto profissional e o não- profissional;
- IV - a proteção e o incentivo às manifestações desportivas de criação nacional.

§ 1º O Poder Judiciário (...)

§ 2º A justiça desportiva (...)

§ 3º O Poder Público incentivar o lazer, como forma de promoção social.”

Tendo em vista os teores legais acima estabelecidos, demonstra-se que claramente no Brasil, é imprescindível a manutenção da viabilidade dos aeroclubes de voo a vela e também da FBVV, cujas exigências estão contidas no inciso I do Art.18 da Lei n. 9.615/98, que busca ainda estruturar as obrigações do Estado contidas no inciso II do Art. 217 da CF/88.

Portanto, a aviação em planadores, desportiva ou de recreio/lazer é matéria legal submetida à lei específica e devidamente regulada pela Constituição Federal do Brasil. Qualquer mudança que venha a prejudicar o bem jurídico já garantido, mesmo que por via de regulamento, resolução, despacho, ordem de serviço e/ou instrução normativa irá contra a lei maior. Sendo assim, logicamente, o ato poderá ser suscetível de vícios que acarretarão nulidades legais e administrativas.

Devemos lembrar ainda que a origem, a criação e a organização destas entidades já mencionadas (aeroclubes), foram historicamente instituídas pelo Ministério da Aeronáutica, e agora, de forma subsidiária, está sob comando da ANAC. Portanto, a adoção de uma política de supressão de garantias que preservam a existência destas entidades, seria um retrocesso político e administrativo, que além de atingir a prática do voo a vela em nosso país, acabaria por fulminar a existência e a sobrevivência de inúmeros aeroclubes de voo a vela.

Não devemos desconsiderar, conforme já estabelecido no parágrafo 2º do Art. 97 do CBA e posteriormente instituído no RBHA 140, que os Aeroclubes são associações civis com patrimônio e administração próprios, que realizam serviços locais ou regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desporto em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade, sem esquecer, e o mais importante, são entidades consagradas de utilidade pública.

Ainda, a fim de complementarmos, são entidades que não possuem qualquer finalidade lucrativa, nem remuneram seus dirigentes, direta ou indiretamente.

Portanto, tanto a FBVV como os seus aeroclubes associados não possuem qualquer finalidade de exploração comercial e tampouco buscam auferir lucro, não distribuindo qualquer resultado entre seus associados.

Assim, simplesmente instituir ou revogar normas que desconsideram as afirmações acima, seria também desconsiderar o valor histórico das instituições formadoras de pilotos, suprimindo um legado na qual a aviação nacional se originou e atualmente vem se desenvolvendo.

O doutrinador deve considerar que a prática do voo a vela no Brasil, e também no mundo, é caracterizada há quase oito décadas por operar a partir de sistemas de voluntariado, em que os mais experientes disponibilizam seus conhecimentos e tempos livres (principalmente aos finais de semana) para formar e treinar os iniciantes. Assim o fazem porque querem compartilhar a paixão por voar.

Isso se reflete também na organização do esporte. Nas competições, por exemplo, a lógica é a mesma: a organização e a condução das mesmas é feita por equipe de voluntários de reconhecidas experiência e competência no meio. Na administração da FBVV, destacamos que nenhum de seus dirigentes ou conselheiros são remunerado e esta também é a realidade da administração da imensa maioria dos Aeroclubes de planadores em todo o Brasil.

No caso de uma eventual revogação do RBHA 140, como seria dada a autorização de funcionamento para aeroclubes que ainda não tenham condição de estabelecer/restabelecer um curso, mas tenham condição de iniciar suas atividades desportivas e/ou de recreio/lazer? É necessário dispor de um instrumento legal que preveja as condições para tanto, uma vez que a necessidade de obtenção de autorização de funcionamento é comando de dispositivos legais há muito existentes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Justificativa conforme contribuição nº 10 deste Relatório.

Contribuição nº 48

Colaborador: Renato Yoshi Tsukamoto

Instituição: Aeroclube

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

Minuta do RBAC nº 141, item 141.9 Suspensão, revogação ou cassação cert. CIAC

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão

Eliminação completa da proposta contida em 141.9 (a) (2) (ii), que estabelece dez alunos formados em 12 meses como condição para manutenção da certificação.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme já relatado para a minuta do RBAC 141, item 141.1 (c), a tentativa de enquadramento dos cursos de piloto de planador e instrutor de planador no RBAC 141 é acentadamente imprópria, e os mesmos deveriam ser regulados, de maneira específica e proporcional, dentro de um novo RBAC 140, se tanto (pois a FBVV acredita que mais regulação, além da já existente, não é de modo algum necessária).

Apesar disso, comentamos o ponto 141.9 (a) (2) (ii) caso a ANAC opte por manter o enquadramento no RBAC 141 mesmo não tendo fundamento fático.

Este é um dos pontos mais graves encontrados pela FBVV, que certamente afetará A TOTALIDADE dos aeroclubes de planadores do Brasil.

Ora, quais evidências objetivas (estatísticas, por exemplo) estão sendo usadas pelo órgão regulador para definir tal condição? Com certeza nenhuma que seja sensata e tenha fundamento estatístico histórico em aeroclubes de voo a vela.

Um critério estatístico razoável teria sido estabelecer uma quantidade mínima de “formandos” caracterizada por menos três desvios-padrões em relação a uma média anual apurada ao longo de 10 anos, específica para os aeroclubes de voo a vela. Obviamente, por questão de planejamento estratégico de longo prazo do setor, a média, neste caso, deveria ser calculada com o denominador equivalente ao número total (máximo) de diferentes aeroclubes de voo a vela com cursos autorizados em algum momento neste período de 10 anos. Seria imprescindível, ainda, que o prazo adotado para apuração do número de formandos de uma entidade de caráter voluntário, a ser confrontado com o mínimo aceitável, fosse de no mínimo três anos, uma vez que é relativamente comum a paralisação por manutenção prolongada ou reparo, considerando os recursos limitados dos aeroclubes de planadores. Em muitas deles, existe apenas uma aeronave de instrução ou de reboque, e a indisponibilidade de uma delas, por qualquer razão, paralisa as atividades de treinamento naquele aeroclube de voo a vela.

Também seria fundamental expurgar da estatística histórica do número de pilotos de planador formados aqueles que receberam bolsas com base na Lei de Incentivo ao Esporte e correspondentes estaduais, coordenadas junto ao Ministério do Esporte ou secretarias estaduais, uma vez que tais auxílios têm caráter esporádico, muito infelizmente.

Não é exagero considerar, ainda, que bem examinada, a regra proposta provavelmente viola os direitos constitucionais das entidades do tipo aeroclube, notadamente os de voo a vela, pois vai resultar na impossibilidade de funcionamento, na impossibilidade da própria existência da imensa maioria de tais entidades, cujo objetivo maior, mas não o único, é a formação de pilotos e instrutores, mas baseada essencialmente em recursos humanos voluntários.

Ainda estamos acreditando que a intenção deste importante órgão regulador não é a de acabar/terminar/exterminar com inúmeros aeroclubes que há mais de 80 anos trabalham voluntariamente para a formação de inúmeros pilotos no Brasil. Não podemos acreditar que tal proposta tenha sido criada com o finalidade de prejudicar estas instituições, mas é o que pode parecer, uma vez que levaria inevitavelmente a uma concentração de mercado, eliminando a maior parte das organizações voluntárias em prol de organizações privadas comerciais, com fins lucrativos, com capacidade de investimento desequilibrante e forte infraestrutura administrativa.

Considerando ainda que não se tem conhecimento de meta de formação condicionante similar em país aeronauticamente relevante no mundo, o correto seria eliminar o requisito completamente. Caso este órgão regulador decida estabelecer alguma meta, mesmo que tal não tenha fundamento fático, sugere-se adotar forma semelhante ao vigente RBHA 141.5 (b): “Caso o CIAC tenha suas atividades de instrução interrompidas por mais de 24 (vinte e quatro) meses, perde sua certificação”.

Só assim para que os aeroclubes de voo a vela brasileiros possam ter uma longevidade madura e equilibrada, conforme se vê na maioria dos países aeronauticamente relevantes do mundo, que não têm qualquer requisito similar ao proposto em 141.9 (a) (2) (ii) para piloto e/ou instrutor de planador.

[NOTA DA FBVV: Teríamos ainda diversas contribuições a dar, mas infelizmente o tempo de 30 dias para a audiência pública é por demais exíguo; assim, a FBVV se coloca à disposição da ANAC para aprofundar o tema em reuniões e discussões no futuro breve]

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada, conforme a análise da contribuição nº 2 deste Relatório.

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.