



**Relatório de análise das contribuições referentes à  
audiência pública nº 14/2018, sobre as propostas de  
emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil  
nºs 01 (RBAC nº 01), 119 (RBAC nº 119), 121 (RBAC nº  
121) e 135 (RBAC nº 135)**

(período das contribuições: 18/06/2018 a 17/09/2018)

Fevereiro – 2019

# 76 contribuições

<b>Contribuição nº 1</b>
<b>Colaboradores: André Luiz Rosa Mayoral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Todas as ocorrências das expressões: operação regular, operação não regular, serviços aéreos públicos regulares, serviços aéreos públicos não regulares.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Alterar respectivamente para: operação regular (agendada), operação não regular (não agendada), serviços aéreos públicos regulares (agendados), serviços aéreos públicos não regulares (não agendados).
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Chamar uma operação cuja característica fundamental é apenas ser agendada de "operação regular" é, no mínimo, uma distorção. Devia ser chamada de "agendada", porque é isso que ela é. O termo "regular" tem dois significados: (1) que se repete com regularidade, ou (2) que está de acordo com regras estabelecidas. É compreensível manter-se a denominação de Regular por constar assim no CBA. Sendo assim, sugiro ao menos <i>sempre</i> se referir a esse tipo de operação, nos regulamentos, como "operação regular (ou agendada)". Também sempre colocar "serviços aéreos públicos não regulares (não agendados)" -- e sem hífen, por favor.</p> <p>Motivação:</p> <p>Se deixado como está nas minutas, irá sempre causar confusão. Por mais que a definição ressalte que é agendada, o texto como está sempre irá prejudicar a comunicação com as partes interessadas -- no setor regulado, no governo, judiciário, etc. -- que não estão a par dessa denominação distorcida, e não irão consultar o RBAC 01 a todo momento. Assim, se sempre estiver escrito "operação regular (ou agendada)", reforça-se o significado pretendido, até que se possa mudar a lei quanto a esse termo. Isso não é uma boa solução, mas me parece preferível a apenas definir o termo e chamar sempre de "operação regular" uma operação que pode ser regular ou não.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada, no sentido de ter sido promovida uma revisão no texto, na aplicação das definições e na redação dos termos.

<b>Contribuição nº 2</b>
<b>Colaboradores: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck</b>
<b>Instituição: Airship do Brasil</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Gestor Responsável da Empresa de Transporte Aéreo é a pessoa única e identificável que, na estrutura organizacional da Empresa de Transporte Aéreo, tem o poder legal ou hierárquico de autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução das operações pretendidas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional. A indicação do Gestor Responsável deve estar em conformidade com os atos constitutivos da empresa arquivados na ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Gestor Responsável é a pessoa única e identificável que, na estrutura organizacional da Empresa ou Organização, tem o poder legal ou hierárquico de autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução das operações pretendidas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional. A indicação do Gestor Responsável deve estar em conformidade com os atos constitutivos da empresa ou organização arquivados na ANAC.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Quando da elaboração do RBAC145, foi criada a figura do Gestor Responsável como forma de alinhar com o conceito do Accountable Manager da FAA.</p> <p>“ ....significa a pessoa única e identificável que, na estrutura da organização de manutenção, tem o poder legal ou hierárquico de autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução das operações pretendidas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional. A indicação do Gestor Responsável deve estar em conformidade com os atos constitutivos da organização. Significa também a pessoa designada pela organização de manutenção e aceita pela ANAC que estabelece e assegura a promoção da política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos, assegura que o pessoal da organização cumpra os RBAC e assegura que todas as operações sejam conduzidas sob este regulamento, assumindo a responsabilidade primária (accountability) pela organização de manutenção.”</p> <p>Em recente publicação de proposta de regra, a ANAC referenciou posição semelhante para a subparte J do RBAC 21:</p> <p>“ ..... deve ser responsável dentro da organização do detentor ou do requerente de certificado de organização de produção e ter autoridade sobre todas as operações de produção realizadas sob este regulamento. O gestor responsável deve confirmar que os procedimentos descritos no manual de qualidade exigido pela seção 21.138 estão em vigor e que o detentor do certificado de organização de produção satisfaz os requisitos das regulamentações aplicáveis ligadas a projeto, aeronavegabilidade continuada e identificação e registro de aeronaves. O gestor responsável deve servir como contato primário com a ANAC.”</p> <p>O princípio de todo Gestor Responsável parece recair no mesmo conceito. Portanto, julgo razoável simplificar a definição de Gestor Responsável na proposta do RBAC 01 para uma definição em âmbito geral, sendo que maiores especificidades sejam estabelecidas nos RBAC 21, 119, 135, 121, 145.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. A definição foi atualizada.

<b>Contribuição nº 3</b>
<b>Colaboradores: Pedro Fernando Almeida Di Donato</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>RBAC 1.1 Peso vazio significa o peso da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos fixos. O peso vazio exclui o peso dos tripulantes e da carga paga, mas inclui o peso de todos os lastros fixos, do combustível não utilizável, do óleo não drenável e da quantidade total do fluido de refrigeração do motor e do fluido hidráulico.</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>Não incorporar a definição de peso vazio ao RBAC 1.</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>A definição de peso vazio proposta difere daquela presente hoje nos RBAC 23.29, 25.29, 27.29 e 29.29. Estes requisitos de projeto definem o peso vazio da aeronave incluindo o peso de todo o óleo. Enquanto isso, a definição do antigo RBAC 119 que está sendo movida para o RBAC 1 inclui apenas o óleo não drenável.</p> <p>Definições conflitantes para peso vazio representam um problema histórico. A introdução do glossário do “Weight and Balance Handbook” publicado pelo FAA (FAA-H-8083-18) conta um pouco da história deste problema. Apesar da proposta do RBAC seguir o FAA, o FAA tem esta definição no 14 CFR Part 110 que não se aplica às Parts 23 a 29, sendo assim esse conflito não existe.</p> <p>A sugestão de eliminar a definição de peso vazio se deve ao fato de que ele não aparece nas propostas do RBAC 119 e 121. O RBAC 135.185 cita o peso vazio, mas apenas para informar que ele deve ser atualizado (e imagino que seja conforme o projeto de tipo). No RBAC 1 proposto peso vazio aparece na definição de Equipamento Justificável da Aeronave, mas este termo, por sua vez, não aparece no RBAC 1, 119, 121 ou 135 propostos (e talvez também pudesse ser eliminado).</p> <p>Como alternativa a eliminação da definição, sugiro definir o termo somente no escopo dos requisitos operacionais conforme o FAA.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição parcialmente acatada – Será realizada a migração do RBAC 119 para o RBAC 01 e será proposta a cada área que sejam estudadas as definições e harmonizadas entre os Regulamentos da ANAC.</p>

<b>Contribuição nº 4</b>
<b>Colaboradores: Pedro Fernando Almeida Di Donato</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>RBAC 1 Peso máximo zero combustível significa o peso máximo permissível de uma aeronave sem o combustível e óleo consumível. O valor do peso máximo zero combustível pode ser encontrado na especificação técnica da aeronave, no Manual de Voo Aprovado (AFM), ou em ambos</p> <p>RBAC 121.198(b) (não está na minuta) O peso zero combustível (peso máximo do avião com combustível e óleo não drenável) e o peso estrutural de pouso podem (...)</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>Não incorporar a definição de peso máximo zero combustível ao RBAC 1.</p> <p>RBAC 121.198(b) (não está na minuta) O peso zero combustível (peso máximo do avião com combustível e óleo não drenável) e o peso estrutural de pouso podem (...)</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Propõe-se remover a definição do termo peso máximo zero combustível já que este termo não aparece nos RBAC 1, 119 e 121 propostos. Ele é citado no 121.198 com outra definição (errada!) e por isso se propõe tirar a definição desta seção também.</p> <p>Apesar da definição proposta atender a grande maioria dos aviões, existem modelos com tanques de combustível na fuselagem. Neste caso a definição proposta para o RBAC 1 não é válida. O parágrafo 1.f do apêndice 1 da AC 25-8 do FAA discute este problema. Interessante notar que, talvez por causa desses casos, o RBAC 23.343 define o “maximum zero wing fuel weight”. Independentemente, para evitar confusões tal AC do FAA requer que o AFM claramente defina um limite para este valor e seu significado para cada projeto.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição parcialmente acatada – Será realizada a migração do RBAC 119 para o RBAC 01 e será proposta a cada área que sejam estudadas as definições e harmonizadas entre os Regulamentos da ANAC.</p>

<b>Contribuição nº 5</b>
<b>Colaboradores: MARCOS ANTONIO DE MELO FERREIRA</b>
<b>Instituição: AMÉRICA DO SUL TAXI AÉREO</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986. Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado. § 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro. § 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
COLOCAR COMO NO RBAC 135: “O operador aéreo poderá utilizar um aeródromo privado, para voos comerciais, desde que haja um contrato entre o operador aéreo e o operador aeroportuário privado, ou seja, o dono do aeródromo, formalizando a permissão de operação do operador aéreo naquele aeródromo sem que haja custos ou taxas relativas à utilização do aeródromo”.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
1 - Atualmente esse Artigo do CBA tem gerado dúvidas de interpretação, em que o aeródromo particular só poderá ser usado por particulares, vedada à utilização de operadores aéreos. Por isso essa proposta de regulamentação do Artigo do CBA. 2 - Essa visão tem restringido a expansão da malha aérea, tendo em vista que muitos municípios não tem orçamento para manter um aeroporto, porém no mesmo município existe, às vezes, mais de um aeródromo particular com condições de receber voos comerciais. 3 - Pode-se interpretar, e aqui o cerne da questão, que a exploração comercial é vedada por parte do operador aeroportuário, ficando em aberto a questão de um operador aéreo usar aquele aeródromo para voos comerciais, sem que exista comércio entre os dois operadores, havendo apenas a anuência do operador aeroportuário para utilização do aeroporto. 4 – Nesse caso não existe nenhum impedimento em relação a segurança operacional, pois trata-se de aeródromos homologados, porém de uso particular.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Não é escopo de alteração nos RBAC 119, 135 ou 121. Será tratado em outro processo.

<b>Contribuição nº 6</b>
<b>Colaboradores: Claudio Lemes Louzada</b>
<b>Instituição:</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC 121 Operador de aeronave regional Turboélice
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Brasil & Mercosul na Grande Área Livre para Turboélices. Wide Turboprop Free Area (WTFA)
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Assunto: Grande Área Livre para Turboélices. <b>Wide Turboprop Free Area &amp; Mercosul.</b></p> <p>Acredito que é o momento das chancelarias e agências reguladoras dos países do Mercosul e convidados discutirem e criarem uma grande área livre para os turboélices. Conduzindo essa região como livre e sem fronteiras para exclusivamente os turboélices, Wide Turboprop Free Area (WTFA).</p> <p>Aplica-se a WTFA a todo e qualquer turboélice em linha comercial de capacidade máxima de 99 lugares. O objetivo principal da WTFA é promover a completa integração de cidades pequenas e médias em voos diretos ou semidiretos com as principais cidades, capitais e pontos de grande comércio e desenvolvimento dentro do Mercosul e países convidados.</p> <p>Ao executar essas ligações entre cidades de qualquer país, os turboélices terão direito a efetuar 3 pousos em território, hoje, considerado estrangeiro, mas obrigatoriamente o 4 pouso no território de matrícula da aeronave. As operações em território ora denominado estrangeiro terão carácter doméstico e isentas de taxas e impostos de voo internacional, salvo as melhores condições.</p> <p>Passageiros, passaportes e carga sofrerão os trâmites legais em vigor e dentro das normas do Mercosul.</p> <p>Devido as características técnicas, de capacidade de passageiros, de 'performance', alcance e economia, os turboélices se adequam perfeitamente ao mercado de baixa densidade de cidades pequenas e médias, hoje, praticamente abandonadas a sua sorte e sem ligações sistemáticas. No Brasil, podemos verificar que desde 2012 os voos regulares de turboélices estão em declínio, Active Scheduled Flights Report, fonte Anac. Outro fato, é a não concorrência com os grandes jatos e quebra de acordos aéreos entre os países para os voos internacionais. Mas, a adição de outro segmento, nascendo dentro de normas de livre comércio e visão internacional do mercado mundial de aviação, acrescente-se a esse fato, o melhor conceito de Mercosul</p> <p>WTFA Resumo:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1 – Somente Turboélices</li><li>2 – Capacidade Máxima 99 passageiros</li><li>3 – Livre para Ligações em Todos Países do Mercosul e Convidados</li><li>4 – Limitados a 3 pousos consecutivos fora do seu Território de Matrícula</li><li>5 – Quarto pouso (4) Obrigatório País de Registro da Aeronave</li><li>6 – Idem para Turboélices de Carga</li></ol> <p>Saudações,</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Ainda assim, nota-se que a ideia proposta não faz parte do escopo do projeto. Deveria, portanto, ser encaminhada para a Secretaria Nacional de Aviação (SNAC) e para o COMAER para maiores avaliações.

<b>Contribuição nº 7</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC 01. Base principal ou sede de manutenção significa o lugar onde se encontra as principais instalações de manutenção de um detentor de certificado (hangares, oficinas, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede operacional e/ou da base principal de operações.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Base principal ou sede de manutenção significa o lugar onde se encontram as principais instalações de manutenção de um detentor de certificado (hangares, oficinas, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede operacional ou da base principal de operações.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Correções editoriais. 1. Concordância verbal (“se encontram as principais instalações”); 2. A construção “e/ou” é controversa. A substituição pela conjunção “ou” é mais simples e não traz qualquer prejuízo à interpretação do texto.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 8</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC 01 Controle operacional significa, referindo-se a um voo, exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o término do mesmo, visando à segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo. Nota: Não estão inseridas na conceituação de controle operacional as questões relativas a controle de manutenção.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Controle operacional significa, referindo-se a um voo, exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o seu término, visando à segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo. Nota: Não estão inseridas na conceituação de controle operacional as questões relativas a controle de manutenção.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Correção editorial. “Mesmo” não pode ser utilizado como pronome pessoal.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 9</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC 01 Escritório Emissor de Certificado – EsEC (ou Órgão Emissor) é o setor da ANAC encarregado da condução do processo de certificação de uma empresa de transporte aéreo.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Suprimir a definição.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Suprimir a definição, visto que o termo Escritório Emissor de Certificado não é usual na Agência.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A proposta do projeto é de mover as definições gerais para o RBAC nº 01. Considerações do tipo deverão ser avaliadas por cada área responsável em momento futuro.

<b>Contribuição nº 10</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC 119.1 (a) Este Regulamento estabelece normas para certificação das pessoas jurídicas de direito privado para condução das operações de transporte aéreo público de passageiros, cargas e/ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional, dentre outras características de operação, e a disciplina dos seus serviços.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
RBAC 119.1 (a) Este Regulamento estabelece normas para certificação das pessoas jurídicas de direito privado para condução das operações de transporte aéreo público de passageiros, cargas ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional, dentre outras características de operação, e a disciplina dos seus serviços.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A construção “e/ou” é controversa. A substituição pela conjunção “ou” é mais simples e não traz qualquer prejuízo à interpretação do texto.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 11</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>RBAC 119.36</p> <p>(a) Os requisitos econômicos, financeiros e jurídicos necessários à obtenção da outorga para o funcionamento de uma empresa de transporte aéreo público serão estabelecidos em normas específicas.</p> <p>(b) Se <del>por razões econômicas, financeiras ou jurídicas</del> o detentor de certificado não for mais capaz de conduzir uma operação segura, seu certificado deixará de ser válido, ensejando as sanções previstas no parágrafo (a)(2) da seção 119.40.</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>Alternativa 1: RBAC 119.36 .....</p> <p>(a) Os requisitos econômicos, financeiros e jurídicos necessários à obtenção da outorga para o funcionamento de uma empresa de transporte aéreo público serão estabelecidos em normas específicas. [suprimir o parágrafo (b)]</p> <p>Alternativa 2: RBAC 119.36 .....</p> <p>(a) Os requisitos econômicos, financeiros e jurídicos necessários à obtenção da outorga para o funcionamento de uma empresa de transporte aéreo público serão estabelecidos em normas específicas.</p> <p>(b) Se o detentor de certificado não for mais capaz de conduzir uma operação segura, seu certificado deixará de ser válido, ensejando as sanções previstas no parágrafo (a)(2) da seção 119.40.</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Não é necessário especificar que a falta de condições de conduzir uma operação segura torna o certificado inválido, visto que na seção 119.40(c) está explícita a obrigação do detentor de manter conformidade com toda a legislação aplicável. Assim, o texto da Alternativa 1, suprimindo o parágrafo (b), é suficiente para atender aos objetivos da seção.</p> <p>Caso não seja aceita a supressão do parágrafo (b), sugiro a supressão do trecho indicado, conforme Alternativa 2, pois não devem se restringir a razões “econômicas, financeiras ou jurídicas” os motivos que podem ensejar a invalidade do certificado.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição não acatada. A modificação de matéria específica não é escopo do projeto e será avaliada por cada área afeta ao tema em momento futuro.</p>

<b>Contribuição nº 12</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.47 Sede Administrativa, base de operações, base de manutenção e mudança de Endereço (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferente. (Redação dada pela Resolução nº 463, de 07.02.2018) (b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.47 Sede Administrativa, base de operações, base de manutenção e mudança de Endereço (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma sede administrativa e uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferente. (Redação dada pela Resolução nº 463, de 07.02.2018) (b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua sede administrativa, base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A figura da “sede administrativa” foi introduzida no caput da seção, mas não foi introduzida em seu conteúdo.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 13</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.49 Conteúdo das especificações operativas (a) Cada detentor de certificado <del>conduzindo operações domésticas, de bandeira ou complementares</del> deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo: (ii) o detentor do certificado não pode conduzir <del>nenhuma</del> operação utilizando <del>qualquer</del> aeronave ou aeródromo não listado.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.49 Conteúdo das especificações operativas (a) Cada detentor de certificado deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo: (ii) o detentor do certificado não pode conduzir operação utilizando aeronave ou aeródromo não listado.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Correções editoriais: Na seção 119.49(a), sugiro suprimir os termos “doméstica, bandeira e complementar”, para uniformização com as demais seções do RBAC. Na seção 119.49(a)(ii), sugiro suprimir o termo “nenhuma” para evitar a dupla negação e o termo “qualquer”. Ambas as sugestões com o objetivo de obter uma construção mais simples, sem prejudicar a compreensão da informação transmitida.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 14</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.52 Operação de aeronave com matrícula estrangeira (a) O detentor de certificado pode ser autorizado a operar uma aeronave com registro estrangeiro desde que: (1) exista um acordo entre a ANAC e a autoridade de aviação civil do Estado de registro que preveja as condições para tais operações. (2) a aeronave seja operada segundo o RBAC 121, em operações regulares, e em regime <b>não exclusivo</b> . (b) O procedimento de inclusão da aeronave estrangeira nas Especificações Operativas será o mesmo procedimento da inclusão de uma aeronave de matrícula brasileira.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.52 Operação de aeronave com matrícula estrangeira (a) O detentor de certificado pode ser autorizado a operar uma aeronave com registro estrangeiro desde que: (1) exista um acordo entre a ANAC e a autoridade de aviação civil do Estado de registro que preveja as condições para tais operações. (2) a aeronave seja operada segundo o RBAC 121, em operações regulares, e em regime <b>de intercâmbio</b> . (b) O procedimento de inclusão da aeronave estrangeira nas Especificações Operativas será o mesmo procedimento da inclusão de uma aeronave de matrícula brasileira.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro trocar a expressão “não exclusivo” por “de intercâmbio”. Os termos são usados indistintamente, conforme conceitos expressos nas seções 119.53(c)(5), 135.25(b), 121.153(c) e 121.685(a). Todavia, o uso do termo “intercâmbio” está mais recente, conforme definido na IS 119-006A: Contrato de intercâmbio de aeronave ( <i>aircraft interchange agreement</i> ): acordo entre operadores aéreos que viabilize o serviço, com uma única aeronave, ligando a rota de uma empresa aérea à rota de outra empresa aérea em um ponto de intercâmbio, de forma que o controle operacional e as responsabilidades dele decorrentes, bem como a tripulação competem à empresa aérea operando em cada rota. Neste tipo de contrato, o último operador assume o controle operacional da aeronave, no momento da transferência.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. A redação da proposta foi modificada para o seguinte:  119.52 Operação de aeronave com matrícula estrangeira (a) O detentor de certificado pode ser autorizado, em suas especificações operativas, a operar uma aeronave com registro estrangeiro desde que exista um acordo entre a ANAC e a autoridade de aviação civil do Estado de registro que preveja as condições para tais operações. (b) O procedimento de inclusão da aeronave estrangeira nas Especificações Operativas será o mesmo procedimento da inclusão de uma aeronave de matrícula brasileira.

<b>Contribuição nº 15</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.53 Arrendamento de aeronaves com tripulação (“Wet leasing”) e outros arranjos para transporte aéreo ...
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Sugiro suprimir toda a seção.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro suprimir toda a seção, visto que seu conteúdo é coberto de forma mais concisa pela seção 119.52-I.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Com base em apontamentos da própria audiência pública e em análises posteriores que incluem comentários emanados da Procuradoria Federal junto à ANAC, optou-se por não realizar as alterações propostas para o item 119.53, bem como não inserir os itens 119.52 e 119.52-I, de forma a possibilitar um estudo mais aprofundado do tema. O tema poderá ser tratado em momento futuro, em processo específico, com estudo sobre a necessidade, ou não, de alteração às demandas dos arranjos operacionais entre os operadores aéreos (intercâmbio, cessão de aeronaves, arrendamento com ou sem tripulante).

<b>Contribuição nº 16</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.54 Aplicação do Artigo 83-bis do Convênio Internacional de Aviação Civil
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Sugiro suprimir toda a seção.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro suprimir toda a seção, visto que a natureza de seu conteúdo não pertence aos objetos tratados no RBAC 119. Em vez disso, é aplicável ao registro e supervisão de aeronaves, independentemente do seu uso, podendo ser em serviços aéreos públicos ou privados, de transporte ou especializados. Assim, é mais apropriado de pertencer a regulamentos que tratem do registro de aeronaves. Além disso, como seu conteúdo consiste da tradução do art. 83-bis da Convenção de Chicago, que por ser tratado internacional ratificado pelo Congresso Nacional possui força de lei, a sua supressão do RBAC 119 em nada prejudica sua efetividade. Não bastasse isso, o assunto já é tratado na Resolução nº 105/2009.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Com base em apontamentos da própria audiência pública e em análises posteriores que incluem comentários emanados da Procuradoria Federal junto à ANAC, optou-se por não realizar as alterações propostas para o item 119.53, bem como não inserir os itens 119.52 e 119.52-I, de forma a possibilitar um estudo mais aprofundado do tema. O tema poderá ser tratado em momento futuro, em processo específico, com estudo sobre a necessidade, ou não, de alteração às demandas dos arranjos operacionais entre os operadores aéreos (intercâmbio, cessão de aeronaves, arrendamento com ou sem tripulante).

<b>Contribuição nº 17</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.59 ..... (a) .....
(1) A ANAC é representada em ensaios, inspeções e fiscalizações por seus servidores designados que têm suas prerrogativas previstas no RBHA 17 ou <b>RBAC</b> que venha a substituí-lo.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(1) A ANAC é representada em ensaios, inspeções e fiscalizações por seus servidores designados que têm suas prerrogativas previstas no RBHA 17 ou <b>norma</b> que venha a substituí-lo.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro substituir “RBAC” por “norma”. Porque não é certeza de que haverá um RBAC em substituição. O assunto é tratado, por exemplo, na IN 101/2016.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. A redação da referência ao RBHA 17 será atualizada.

<b>Contribuição nº 18</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.63 ..... (a) Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação para a qual ele está autorizado por suas especificações operativas, a menos que tenha conduzido operação dentro do número de dias calendários consecutivos conforme este parágrafo; (1) para operações regulares, segundo o RBAC 121 <del>e</del> /ou 135 – ter conduzido operação regular nos últimos 60 dias; e (2) para operações não-regulares, segundo o RBAC 121 <del>e</del> /ou 135 – ter conduzido operação não regular nos últimos 90 dias, exceto se o detentor do COA também tiver autorização para conduzir operação regular, segundo o RBAC 121 <del>e</del> /ou 135, e a tiver conduzido dentro dos 30 dias anteriores.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.63 ..... (a) Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação para a qual ele está autorizado por suas especificações operativas, a menos que tenha conduzido operação dentro do número de dias calendários consecutivos conforme este parágrafo; (1) para operações regulares, segundo o RBAC 121 ou 135 – ter conduzido operação regular nos últimos 60 dias; e (2) para operações não-regulares, segundo o RBAC 121 ou 135 – ter conduzido operação não regular nos últimos 90 dias, exceto se o detentor do COA também tiver autorização para conduzir operação regular, segundo o RBAC 121 ou 135, e a tiver conduzido dentro dos 30 dias anteriores.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Correção editorial. A construção “e/ou” é controversa. A substituição pela conjunção “ou” é mais simples e não traz qualquer prejuízo à interpretação do texto.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 19</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.71 Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 135 ... (a)(4) o requisito de experiência administrativa do parágrafo (a)(2) desta seção pode ser atendido por militares das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte ou que exerceram atividades de <del>INSPAC OPS</del> por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos. ... (b)(3) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (b)(2)(i) e de voo do parágrafo (b)(1) e (2) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de <del>INSPAC OPS</del> por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos. ... (3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(2) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de <del>INSPAC OPS</del> por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos. ... (d)(3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(1) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de <del>INSPAC OPS</del> por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Substituir “atividades de INSPAC OPS” por “atividades de fiscalização de padrões operacionais na ANAC” em todas as ocorrências.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Para uniformização com o restante do RBAC, que suprimiu o termo “INSPAC”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. O projeto não promoverá essa alteração no momento, pois seria necessário promovê-la simultaneamente em outros regulamentos que não são objeto do presente processo.

<b>Contribuição nº 20</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.73 .... (d) Os detentores de certificado com autorização a realizarem operações de Ligação Aérea Sistemática (LAS) têm 5 (cinco) anos, a partir da data de publicação deste Regulamento, para se adequarem às características de operação conforme este RBAC. ... (f) Pessoas que estejam autorizadas a realizar operações com fundamento na IAC 202-1001 devem readequar suas operações com base no RBAC 121 ou 135, conforme aplicável, no prazo máximo de 5 (cinco) anos a contar da data de publicação da Emenda XX deste Regulamento.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Sugiro suprimir o parágrafo (d) ou o parágrafo (f) da seção 119.73.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro suprimir o parágrafo (d) ou o parágrafo (f) da seção 119.73, visto que aparentemente são redundantes.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 21</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
121.463 ..... (c) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, essa pessoa tenha concluído satisfatoriamente o treinamento periódico requerido por 121.427, tenha sido aprovada em exame de competência conduzido <b>por um INSPAC</b> ou um examinador credenciado e realizado satisfatoriamente a familiarização prevista no parágrafo (a)(3) desta seção.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(c) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, essa pessoa tenha concluído satisfatoriamente o treinamento periódico requerido por 121.427, tenha sido aprovada em exame de competência conduzido <b>pela ANAC</b> ou um examinador credenciado e realizado satisfatoriamente a familiarização prevista no parágrafo (a)(3) desta seção.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Para uniformizar com o restante das alterações, que suprimiram o termo “Inspac”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. O projeto não promoverá essa alteração no momento, pois seria necessário promovê-la simultaneamente em outros regulamentos que não são objeto do presente processo.

<b>Contribuição nº 22</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>121.663 Responsabilidade pelo despacho de voo. Operações regulares</b> (a) Cada detentor de certificado conduzindo operações <del>domésticas e de bandeira</del> deve preparar um despacho de voo, para cada voo entre pontos específicos, baseado em informações fornecidas por um despachante de voo habilitado e autorizado. O piloto em comando e o despachante de voo devem assinar o despacho somente se ambos concordarem que o voo pode ser feito com segurança. O despachante de voo pode delegar autoridade para assinar o despacho de um voo particular, mas não pode delegar sua responsabilidade sobre esse despacho.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>121.663 Responsabilidade pelo despacho de voo. Operações regulares</b> (a) Cada detentor de certificado conduzindo operações <del>domésticas e de bandeira</del> regulares deve preparar um despacho de voo, para cada voo entre pontos específicos, baseado em informações fornecidas por um despachante de voo habilitado e autorizado. O piloto em comando e o despachante de voo devem assinar o despacho somente se ambos concordarem que o voo pode ser feito com segurança. O despachante de voo pode delegar autoridade para assinar o despacho de um voo particular, mas não pode delegar sua responsabilidade sobre esse despacho.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Para uniformização com o restante do RBAC.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 23</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
135.152 ..... (c) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deverá estar operando continuamente, desde o instante em que a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo até que ela tenha pousado em seu destino.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
135.152 ..... (c) Sempre que um gravador de dados de voo requerido por esta seção estiver instalado, ele deverá estar operando continuamente, desde o instante em que <b>o avião inicia a corrida de decolagem ou</b> a aeronave de asas rotativas inicia a saída do solo até que <b>o avião tenha completado a corrida de pouso ou a aeronave de asas rotativas</b> tenha pousado em seu destino.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro manter a redação vigente, visto que a seção também é aplicável a aviões com capacidade entre 10 e 19 assentos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 24</b>
<b>Colaboradores: Frederico Ribeiro</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
135.178 Equipamentos adicionais de emergência Exceto quanto ao parágrafo (g) desta seção que é aplicável para qualquer aeronave, ninguém pode operar um avião com uma configuração para passageiros <del>com mais de 19 assentos</del> , a menos que o avião possua os equipamentos adicionais de emergência especificados nos parágrafos (a) até (l) desta seção.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Sugiro suprimir a seção.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro suprimir a seção, visto que o RBAC 135 deixa de ser aplicável a aviões com mais de 19 assentos para passageiros.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A exemplo da seção 135.169 do RBAC nº 135, não é impossível que as disposições dessa seção passem a ser aplicáveis a aeronaves com 10 ou mais assentos. Ou seja, a supressão é apenas uma das alternativas possíveis, outra poderia ser revisar o balizador de aplicabilidade (modificando o número de assentos requerido, etc.). De qualquer maneira, a avaliação dessa questão não foi objeto do presente processo e, portanto, somente avaliação específica futura poderá fundamentar tal revogação da norma em vigor.

<b>Contribuição nº 25</b>
<b>Colaboradores: Vanessa Marchette Reis</b>
<b>Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Tipo de Contribuição: Inclusão Contribuição: Sugere-se que o normativo alterado contenha a ratificação do disposto na Resolução ANAC nº 377/2016, no que tange a informação de que o transporte aéreo regular será outorgado por meio de concessão.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Justificativa: É preciso isonomia de tratamento entre empresas que operam o mesmo tipo de transporte. Dessa forma, para que uma empresa opere o transporte aéreo regular, faz-se necessário a outorga por meio de concessão e não apenas a autorização. Portanto, apesar de já constar na Resolução 377/2016 a referida determinação, seria imprescindível deixar a determinação clara no novo normativo.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Os instrumentos de outorga são definidos no CBA e não se julgou necessária a duplicidade de informações das disposições da Resolução nº 377/2016 no RBAC nº 119 quando da aprovação daquele dispositivo.

<b>Contribuição nº 26</b>
<b>Colaboradores: Vanessa Marchette Reis</b>
<b>Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Tipo de Contribuição: Inclusão Contribuição: Sugere-se que o normativo alterado contenha a ratificação do disposto na Resolução ANAC nº 400/2016, no que tange a aplicação das condições gerais de transporte aéreo também aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Justificativa: É preciso isonomia de tratamento entre empresas que operam o mesmo tipo de transporte. Portanto, apesar de já constar na Resolução 400/2016 a referida determinação, seria imprescindível deixar a determinação clara no novo normativo.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Não se julgou necessária a duplicidade de informações das disposições da Resolução nº 400/2016 no RBAC nº 119 quando da aprovação daquele dispositivo e tal entendimento não será modificado pelo presente processo.

<b>Contribuição nº 27</b>
<b>Colaboradores: Vanessa Marchette Reis</b>
<b>Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Tipo de Contribuição: Inclusão Contribuição: O plano e prazo de implementação da nova proposta normativa estão dispostos na agenda regulatória desta Agência. Contudo, a agenda regulatória não é vinculante. Portanto, é necessário que o plano e prazo para implementação sejam transferidos para dentro na norma.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Justificativa: Com esta providência, o plano e prazo de implementação terão um efeito vinculativo, proporcionando segurança jurídica aos sujeitos atingidos pela alteração do normativo.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. O Prazo será indicado no RBAC 119, entretanto o plano de transição será abordado em documento específico, não inserido, necessariamente, no RBAC 119. A depender dos requisitos técnicos a serem alterados, durante a transição e estudos realizados, as regras de transição serão discutidas com o setor regulado e serão apresentadas ou no RBAC 135 ou no RBAC 121, conforme necessário.

<b>Contribuição nº 28</b>
<b>Colaboradores: Vanessa Marchette Reis</b>
<b>Instituição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Tipo de Contribuição: Inclusão Contribuição: Sugere-se que a obrigatoriedade da certificação IOSA para voos internacionais seja reafirmada dentre as alterações propostas na audiência pública nº 14/2018. Ademais, sugere-se que tal obrigação também seja estendida às empresas internacionais que operam no Brasil, de maneira que houvesse reciprocidade de tratamento e operação.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Justificativa: Isonomia de tratamento entre as empresas, além de segurança jurídica sobre a exigência no cumprimento das legislações e obrigações do setor.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. O tema não é objeto do presente processo, mas será direcionado à avaliação da área competente. O tema é matéria da Resolução nº 18/2008.

**Contribuição nº 29**

**Colaboradores: Flavio Pires**

**Instituição: Associação Brasileira de Aviação Geral**

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

(...)

De acordo com a proposta enviada pela ANAC a audiência pública, o único critério a ser utilizado para determinar se um determinado avião com configuração máxima certificada de até 19 assentos de passageiros deve ser regulado pelo RBAC-135 ou pelo RBAC-121 e o PMD (Peso Máximo de Decolagem) certificado para a aeronave, a saber:

- Caso o PMD seja igual ou inferior a 8.618kg, o regulamento aplicável a operação será o RBAC-135; ou
- Caso o PMD seja superior a 8.618kg, o regulamento aplicável a operação será o RBAC-121.

(...)

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

**A proposta da ABAG** e que, no caso de aviões com PMD superior a 8.618kg, seja introduzido **um segundo critério** para determinar qual regulamento deve ser utilizado para a operação de um avião a ser utilizado no transporte aéreo público com até 19 assentos de passageiros, a saber:

- Caso o 'payload' seja igual ou inferior a 3.402kg, o regulamento aplicável a operação continuará a ser o RBAC-135; ou
- Caso o 'payload' seja superior a 3.402kg, o regulamento aplicável a operação será o RBAC-121.

Em resumo, de acordo com a nossa proposta seriam três as possibilidades de enquadramento de um avião configurado para até 19 assentos de passageiros:

- $PMD \leq 8.618\text{kg}$  → RBAC-135 (independente de 'payload');
- $PMD > 8.618\text{kg}$ , e
  - 'payload'  $\leq 3.402\text{kg}$  → RBAC-135; ou
  - 'payload'  $> 3.402\text{kg}$  → RBAC-121.

Evidentemente, para aviões configurados com mais de 19 assentos de passageiros o enquadramento sempre seria pelo RBAC-121, independente de PMD ou 'payload', mantendo assim o novo ponto de corte do texto ANAC.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Tal alteração permitiria a inclusão de quantidade significativa de modelos de aeronaves ao RBAC-135 **sem nenhum agravamento do nível de segurança operacional pretendido**, além de estar aderente aos critérios técnicos de certificação de aeronaves, como veremos a seguir.

**Casuística**

De acordo com os dados do RAB de junho de 2018, existem hoje no Brasil **35 aviões** registrados na categoria de transporte aéreo público não regular - taxi aéreo (TPX e D09) com as características de:

- Até 19 assentos para passageiros;
- $PMD > 8.618\text{kg}$ ; e
- 'Payload'  $\leq 3.402\text{kg}$ .

Todas estas aeronaves hoje operam de acordo com o RBAC-135 e, caso a proposta de alteração ao regulamento enviada para Audiência Pública seja adotada, teriam que ser operadas de acordo com o RBAC-121. Por tanto, esse foi nosso grupo de estudo para essa proposição.

A seguir, os modelos de aeronaves envolvidos e suas características de PMD e 'Payload':

**Modelo da aeronave PMD (kg) 'Payload' (kg)**

Dassault Falcon 2000EX 19.414 2.282  
Cessna 560XLS/560XLS+ 9.163 1.043  
Cessna 560XL/XL+ 9.072 1.011  
Cessna 680 13.744 1.254  
Cessna 650 9.530 524  
Cessna 750 16.375 1.049

Embraer EMB-135BJ 24.300 1.887

Learjet 45 9.752 710

Learjet 60 10.319 1.011

Gulfstream G280 17.962 1.837

Gulfstream GVI (650) 45.177 2.948

Gulfstream 200 16.170 1.197

Gulfstream IV-X (G450) 33.838 2.341

Gulfstream GV-SP 41.277 2.812

Israel Aircraft 1124 10.660 744

Raytheon BAE125-800B (Hawker 800) 12.429 690

Existem, ainda, **166 aviões** com as mesmas características registrados como transporte aéreo privado e que poderiam eventualmente migrar para a categoria de transporte aéreo público a luz dos novos modelos de negócio e assim futuras “barreiras de entrada” menores e menos custosas seriam sempre muito bem-vindas.

Ha de se considerar especialmente a situação particular da Embraer - a única fabricante brasileira - em que teria sua linha de jatos executivos LEGACY mandatoriamente a seguir o RBAC 121 de nascedouro, caso alguma empresa queira utilizá-las futuramente no transporte aéreo público:

- Legacy 450: PMD=16.220kg | ‘Payload’=1.325kg;
- Legacy 500: PMD=17.400kg | ‘Payload’=1.270kg; e
- Legacy 650: PMD=24.300kg | ‘Payload’=2.240kg.

#### **Justificativas:**

#### **1) QUESTÕES TÉCNICAS – CERTIFICAÇÃO DE AERONAVES E SEGURANÇA DE VOO:**

Apesar do FAR Part 23 considerar, em seu campo aplicabilidade [§ 23.2005(a)], que aeronaves durante a fase de projeto e certificação de produto são classificadas levando-se em conta seu Peso Máximo de Decolagem (PMD), outra característica como a carga paga (‘payload’) também é levada em conta durante a fase de modelamento do envelope estrutural de projeto [§ 23.2200 (c) (2)], que tem por consequência a parametrização de características operacionais da aeronave.

Contrapondo requisitos de projeto, tal como o número de passageiros, para aeronaves categoria transporte certificadas pelo FAR Part 25 com modelos de aeronaves certificadas pelo FAR Part 23, uma quantia de 60 passageiros [FAR Part 25, SFAR 109 (2) (a)] e limitante para atendimento ou não de requisitos operacionais.

Este número de 60 passageiros é quatro vezes maior do que limites de certificação previstos no FAR Part 23 [§ 23.2005 (b).(4)], caracterizando assim uma desproporcionalidade quanto ao porte de operação e quanto às cargas regulamentares de certificação de projeto.

Tomando por base informações agregadas na “NOTA de ESTUDIO 07” (Oficina da OACI) de 30/Out/2016, na qual é citada expressamente que “existe uma grande variedade de alternativas para a tipificação dos requisitos para emissão de regulamentações e recomendações em função das classes de operações, tipos e tamanhos das aeronaves a serem utilizadas”, e que “as linhas divisorias entre as FAR 121 e 135 devem utilizar esquemas simples e que mantenham margens de segurança operacional (...) com os menores impactos econômicos”, conclui-se que as alternativas de solução para os problemas levantados quanto à presença de lacunas na legislação atual são as mais variadas possíveis, tendo por premissas básicas a simplicidade, a segurança operacional e o baixo custo.

Os modelos de aeronaves listadas no Relatório dos Aspectos Técnicos Operacionais (Grupo iii – ANEXO 1) produzido pela ANAC representam um total de 3 acidentes de um total de 1187 ocorrências (0,25%), com 11 fatalidades de um total de 562 (1,9%).

Após análise dos dados obtidos do Relatório Sumário Estatístico para Aviação produzido pelo CENIPA (2008-2017), em que se leva em conta a questão segurança de voo, percebe-se que estes números constituem patamares bem menores do que os 9,0% representados para o segmento total de Taxi Aéreo -TPX (Figura 11 do Relatório do Sumário do CENIPA).

Considerando também aspectos de historicidade, a modificação do parâmetro/atributo de PMD para ‘Payload’ como classificatório, e o aumento de carga regulamentar via exigências de segurança para

operacoes pelo FAR 135, que foi implantado nos EUA atraves da “final rule” durante 1978 ate 1995, nao tornaram o indice de acidentes dos operadores FAR 135 menor que do que o indice dos operadores FAR 121 para aquele pais. Apos uma serie de eventos com acidentes envolvendo aeronaves regidas pelo FAR 135, ocorreram varias modificacoes regulamentares que desencadearam a matriz de certificacao de operacao vigente nos EUA, e, por conseguinte, adotada pelo Brasil. Pelo descrito acima, verifica-se certa desproporcionalidade da atitude de reclassificar o RBAC 119 em termos de apenas uma caracteristica X (PMD) em detrimento de uma caracteristica Y (‘payload’), principalmente ao se procurar patentear a ideia de que mais regulamentos significariam mais seguranca de voo.

Importante destacar aqui que tal analise acima foi possivel nao considerando-se impactos/aspectos economicos para os operadores cujo vies e descrito no item seguinte.

## **2) O CRITÉRIO DE ‘PAYLOAD’=3.402KG NO RBAC-121**

E importante destacar que o criterio de ‘payload’=3.402kg ja e tambem utilizado como “ponto de corte” na certificacao de diversos parametros constantes do RBAC-121 atualmente em vigor – vide as seguintes secoes:

- 121.305 Equipamentos de voo e de navegacao;
- 121.333 Oxigenio suplementar para descidas de emergencia e para primeiros socorros.

Avioes pressurizados com motores a turbina;

- 121.349 Requisitos gerais para equipamento de navegacao e comunicacoes;
- 121.391 Comissarios de voo;
- 121.1109 Inspecoes suplementares;
- 121.1111 Programa de manutencao dos sistemas de interconexao de cabeamento eletrico (EWIS);
- 121.1113 Programa de manutencao dos tanques de combustivel; e
- 121.1117 Meios de reducao de inflamabilidade

## **3) QUESTÕES ECONÔMICAS – VIABILIDADE ECONÔMICA DE EMPRESAS QUE OPERAM DE ACORDO COM O RBAC 135:**

As principais diferencas de certificacao de aeronaves pelo RBAC-135 e RBAC-121 residem em criterios de manutencao, notadamente as seguintes exigencias:

- Designacao de inspetor-chefe;
- Exclusividade do diretor de manutencao;
- Programa de manutencao aprovado com:
  - IIO-Itens de Inspecao Obrigatoria e pessoal qualificado para a IIO;
  - SASC-Sistema de Analise e Supervisao Continuada;
  - Programa de Treinamento em manutencao.

O custo adicional da certificacao de uma operacao regida pelo RBAC 121 para quem ja e certificado previamente pelo RBAC 135 podera inviabilizar a operacao, dependendo do caso, desestimulando o crescimento e desenvolvimento do Segmento.

Para empresas com poucas aeronaves na frota, que e a situacao mais frequente nas empresas aqui analisadas na Aviacao Geral, nao sera economicamente viavel manter a operacao com aeronaves como as citadas anteriormente. Alem disso, buscamos a cada dia, como bandeira “estatutaria”, uma maior simplificacao de processos, controles e reducao de trabalhos administrativos/operacionais para que, sem prejuizo da seguranca operacional, **não** criemos atividades e gastos adicionais ao Segmento, diga-se de passagem que enfrenta hoje sua maior crise na esteira da brutal queda da atividade economica nos ultimos 4 anos nesse pais.

### **- CONCLUSÃO**

Consideramos que a sugestao de adocao dos criterios de classificacao de aeronaves tambem por “Payload” para aeronaves ate 19 assentos que excederem o limite de Peso Maximo de Decolagem de 8.618 Kg originalmente proposto trara beneficios de custo e simplificacao de controles e processos para as empresas representantes da industria de transporte aereo publico sem comprometer a seguranca operacional do setor.

Assim, seria também mais alinhada com recentes alterações no Regimento Interno da ANAC – resolução no 489 de 27/Agosto/2018 que incluiu para a GTQN – Gerencia Técnica de Qualidade Normativa um novo caminho em seu Art.31 – em “planejar, propor a Diretoria e executar ações de fomento a aviação civil.

A totalidade dos operadores e Associações da Aviação Civil próximos a esta Associação que mantivemos contato e trabalhamos nesses últimos meses, entende que os requisitos propostos para a operação RBAC 135 pela Agência são restritivos, impõem custos adicionais e não contribuem de forma tácita para a melhoria da segurança operacional e assim irão desestimular a criação e manutenção de empresas operadoras para essa atividade.

Concluindo, queremos dizer que apoiamos integralmente as recomendações de estudo da OACI mencionadas anteriormente de onde se compõem que “as linhas divisorias entre as FAR 121 e 135 devem ser baseadas em esquemas simples e que mantenham margens de segurança operacional (...) com os menores impactos econômicos”.

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

Contribuição parcialmente acatada. Os critérios de aplicabilidade dos RBAC nº 121 e 135 foram adequados em face a alguns dos argumentos apresentados. As alterações de outros requisitos previstos no 135 e no 121 serão tratados em conjunto com as Superintendências (SPO e SAR) no intuito de viabilizar uma transição mantendo-se níveis aceitáveis de segurança e adequação técnica a depender das características de cada aeronave.

<b>Contribuição nº 30</b>
<b>Colaboradores: MARCOS ANTONIO DE MELO FERREIRA</b>
<b>Instituição: AMÉRICA DO SUL TÁXI AÉREO</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013. Seção III – Das Aeronaves Privadas – Art. 60 V - Serviço de Transporte Aéreo Público Não-Regular – Táxi Aéreo (TPX): aeronaves empregadas em serviços de transporte aéreo público não-regular de passageiro ou carga, realizados por pessoa física ou jurídica brasileira, autorizada, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
V - (TPX): aviões empregados por um detentor de Certificado de Operador Aéreo (COA), segundo o RBAC 119 que emprega aviões com configuração máxima certificada de até 19 assentos de passageiros e peso máximo de decolagem (PMD) inferior a 8618 kg ou helicópteros.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
1 – Para tornar o descrito na resolução compatível com as mudanças do RBAC 135. 2 – Dessa forma não aparece mais a necessidade de um operador aéreo 135 ter a obrigação de passar o avião de TPX para TPR quando operando como 135 em operações regulares. 3 – Com isso diminui-se a burocracia e diminuem-se os custos. 4 - Não afeta a segurança operacional. 4 – Mantendo-se os aviões em TPX, também essa sugestão corrobora com a sugestão de: a manutenção da licença de piloto comercial para os Comandantes que atuarem em Empresas 135 em operações regulares.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A questão foge do escopo do presente processo, mas será encaminhada para avaliação pela área correspondente (SAR) para avaliação.

<b>Contribuição nº 31</b>
<b>Colaboradores: Eduardo Jorge de Barros Malta</b>
<b>Instituição: SOTAN Táxi Aéreo</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC 119.121(a)(2) – Operadores aéreos engajados em serviços de transporte aéreo público – exigência de que operadores não regulares que tenham aeronaves com PMD superior a 8618 kg se enquadrem no RBAC 121.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Excluir limite de PMD = 8618 kg para empresas de táxi aéreo ou não regulares, mantendo apenas o limite de 19 assentos para passageiros, de forma que aeronaves tipicamente operadas por táxi aéreos possam continuar enquadradas no RBAC 135 (ex.: LR60, LR45, C560XL, F2000LX, etc).
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
As exigências do RBAC 121 são demasiadas para empresas de táxi aéreos que operam poucas aeronaves, principalmente no tocante aos requisitos de treinamento operacional. Como exemplo, cito o RBAC 121.434(g), que exige que pilotos adquiram 100 horas de tempo de voo de operação em rota dentro de 120 dias após a conclusão do exame de proficiência. Isso é inviável para empresas pequenas que voam cerca de 200 horas / ano (utilização típica para estes tipos de aeronaves). Outra exigência inviável é o que está preconizado no parágrafo (h) deste mesmo item, que diz que os pilotos não poderão operar outro tipo de aeronave neste período de treinamento em rota.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. Os critérios de aplicabilidade dos RBAC nº 121 e 135 foram adequados em face a alguns dos argumentos apresentados. As alterações de outros requisitos previstos no 135 e no 121 serão tratados em conjunto com as Superintendências (SPO e SAR) no intuito de viabilizar uma transição mantendo-se níveis aceitáveis de segurança e adequação técnica a depender das características de cada aeronave.

**Contribuição nº 32**

**Colaboradores: Sindicato Nacional dos Aeronautas**

**Instituição: Sindicato Nacional dos Aeronautas**

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

No RBAC 119, § 119.3, estavam previstas as definições de termos utilizados frequentemente no texto. Assim, seria importante que tais previsões constem no RBAC 01.

A proposta do § 119.52-I está em conformidade com o art. 20 da Lei 13.475/17.

A manutenção de texto do § 119.53 é de suma importância, pois nenhum detentor de certificado emitido segundo este regulamento deve ser autorizado a efetuar contratos de “wet leasing” (como arrendatário) com uma empresa aérea estrangeira ou com qualquer outra pessoa estrangeira ou, ainda, com qualquer pessoa não autorizada a engajar-se em serviços de transporte aéreo público (como arrendador).

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

**1) RBAC 119**

Requer-se a seguinte alteração para as alíneas “c” e “d” do § 119.73:

*119.73 Disposições transitórias*

*(c) Os detentores de certificado de operador aéreo (COA) válido **terão 2 (dois) anos**, a partir da data de publicação desta emenda do Regulamento, para se adequarem a esta emenda.*

*(d) Os detentores de certificado com autorização a realizarem operações de Ligação Aérea Sistemática (LAS) **têm 2 (dois) anos**, a partir da data de publicação deste Regulamento, para se adequarem às características de operação conforme este RBAC.*

**2) RBAC 121**

Requer-se a seguinte alteração para o § 121.471:

*SUBPARTE Q LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO PARA TRIPULANTES*

*121.471 Limitações de tempo de voo e requisitos de repouso*

*Toda a atividade de tripulantes operando aeronaves segundo este regulamento é regida pela Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, **na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e em suas respectivas regulamentações.***

**3) RBAC 01**

Requer-se as seguintes alterações e inclusões no § 01.1 Definições:

Alteração quanto à definição de “Operação cargueira”:

**Operação cargueira** significa qualquer operação de serviço de transporte aéreo público que não inclua o transporte de pessoas ou, se pessoas forem transportadas, sejam apenas aquelas especificadas nos RBAC 121 e 135 para operações regulares ou não regulares, cujas funções sejam consideradas essenciais ao transporte de carga.

Alteração das definições de “tripulante” e “tripulante de voo”:

**Tripulante** significa uma pessoa designada para exercer, durante o tempo de voo, uma função a bordo de uma aeronave ou no comando da aeronave de maneira remota.

**Tripulante de voo** significa um piloto, mecânico de voo ou navegador designado para exercer, durante o tempo de voo, função a bordo de uma aeronave, na cabine de comando da mesma, ou função no comando da aeronave de maneira remota, em estação de pilotagem remota.

Inclusão de algumas definições presentes ou similares ao do RBAC-E nº 94:

**Aeronave Remotamente Pilotada** (Remotely-Piloted Aircraft – RPA) significa a aeronave controlada pelo piloto a partir de uma estação de pilotagem remota com finalidade diversa de recreação.

**Estação de Pilotagem Remota** (Remote Pilot Station – RPS) significa o componente do RPAS contendo os equipamentos necessários à pilotagem da RPA.

**Piloto remoto** é a pessoa que manipula os controles de voo de uma aeronave remotamente pilotada.

Por fim, requer seja incluída a seguinte definição:

**Principal Local de Negócios** é o termo utilizado em Acordos de Serviços Aéreos para definir o Estado em que: - a empresa aérea está estabelecida e incorporada, conforme as leis e regulamentos nacionais; - detém o Certificado de Operador Aéreo e as especificações operacionais no território deste país; - tem uma quantidade substancial de sua receita, operações de voo, manutenção de aeronaves e investimento de capital em instalações físicas deste mesmo país; - está sujeita à vigilância de segurança; registra e baseia a sua aeronave; e - emprega um número significativo de nacionais em cargos gerenciais, técnicos e operacionais (incluindo aeronautas). Esta definição deve ser interpretada de forma a assegurar que as operações e a gestão de uma empresa aérea designada sejam efetuadas principalmente no território do Estado que a designou.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

##### 1) Para o RBAC 119:

A proposta de redução para 2 (dois) anos está em conformidade com texto original da Emenda, sendo um tempo bastante razoável para que os operadores aéreos implementem as adequações necessárias. Fato é que a proposta da ANAC traz uma linha de certificação sem o estabelecimento de espécies de operação, mas respeitando-se as características de modelo de negócio proposto pelas empresas aéreas, especialmente, quando do início do processo de certificação.

Ademais, as mudanças propostas impactarão, sobretudo, algumas empresas de taxi aéreo que operam aviões de mais de 19 assentos para passageiros ou PMD superior a 8.618 Kg que deverão seguir os requisitos do RBAC 121.

Portanto, em razão do porte das empresas impactadas com as mudanças, bem como a própria natureza destas mudanças, que respeitam as características de modelo de negócio proposto pelas próprias empresas, o prazo de 5 (cinco) anos se mostra deveras excessivo, ainda mais num setor da economia tão dinâmico como a aviação civil. Assim, a nossa proposta de 2 (dois) anos é bastante razoável.

##### 2) Para o RBAC 121:

A proposta realizada deixa o § 121.471 com redação similar ao que a ANAC propõe no RBAC 135, § 135.263, texto este que passa a incluir a Nova Lei do Aeronauta e não apenas a antiga lei.

Como é a Lei nº 13.475/2017, que substituiu a Lei nº 7.183/84, a norma reguladora da profissão do aeronauta, necessário que a atividade dos tripulantes que operam aeronaves segundo o RBAC 121 seja regida por ela.

##### 3) Para o RBAC 01:

O RBAC 01 tem como objeto a definição de regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC, portanto essenciais para evitar divergências na interpretação das normas editadas pela agência, e evitar eventuais conflitos.

**Quanto à definição de “Operação cargueira”**, independentemente de a operação ser regular ou não regular, as empresas cargueiras operam hoje seguindo os requisitos do RBAC 121, por conta do porte das operações. Todavia, por uma questão de enquadramento à realidade de quase todas (ou todas) estas

empresas, a nossa proposta pretende trazer maior segurança jurídica e evitar eventual conflito com o estabelecido na Lei nº 13.475/2017.

**Quanto às definições de “tripulante” e “tripulante de voo”,** é deveras importante readequar as definições existentes conforme as novas tecnologias que vêm surgindo com o progresso do setor de aviação civil. Assim a proposta realizada se relaciona diretamente com os novos conceitos advindos do RBAC-E nº 94, que trata dos requisitos gerais para aeronaves não tripuladas de uso civil, em consonância com o “Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)” da ICAO, bem como o “Annex 1 - Personnel Licensing” da ICAO.

**Quanto às definições de “Aeronave Remotamente Pilotada”, “Estação de Pilotagem Remota” e “Piloto remoto”,** por uma questão de forma, requeremos a inclusão destas definições, pois similares às presentes no RBAC-E nº 94 e necessárias para o devido enquadramento das operações, sendo o RBAC 01 o regulamento adequado para tanto.

**Quanto à definição de “Principal Local de Negócios”,** para uma maior segurança jurídica aos Acordos de Serviços Aéreos pactuados pelo Brasil, bem como outros documentos de caráter diplomático com matéria relacionada aos serviços aéreos, requer-se seja incluída a definição proposta.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Parte 1: Sobre as disposições transitórias: contribuição não acatada. O prazo de transição será compatível com as modificações necessárias a todos os entes do setor.

Parte 2: Sobre as disposições do RBAC 121: Contribuição acatada. Uma nova redação para esse dispositivo está no escopo de outro processo normativo, sobre sistemas de gerenciamento de fadiga humana.

Parte 3: Sobre as disposições do RBAC 01: Contribuições parcialmente acatadas. Os textos referenciados foram revisados, segundo os apontamentos desta e de outras contribuições. Novas definições não são escopo do presente processo e serão oportunamente avaliadas pelas áreas correlacionadas.

<b>Contribuição nº 33</b>
<b>Colaboradores: MARCOS ANTONIO DE MELO FERREIRA</b>
<b>Instituição: AMÉRICA DO SUL TAXI AÉREO</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
135.243 Qualificações para piloto em comando (a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros: (1) nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações complementares/regulares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas; ou
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
RETIRAR: "..., excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações complementares/regulares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, ..." COLOCAR: "... aviões com configuração máxima certificada de até 19 assentos de passageiros e peso máximo de decolagem (PMD) inferior a 8618 kg, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto comercial ou de piloto de linha aérea, ..."
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
1 – Na versão original em inglês, da FAA, o texto para "Communter" não contempla o piloto com PLA, sendo um acréscimo feito no Brasil. 2 – Todos os aviões a voar nesse novo desenho são classe (MNTE ou MLTE), não havendo impedimento para um piloto comercial atuar como Comandante. 3 – Das sete Empresas que voam LAS ou Complementar, atualmente, 79% dos seus aviões são monomotores (C208). Este avião permite que o piloto adquira horas para atender o RBAC 61.141, de forma a poder solicitar o cheque de PLA, mas a regulamentação não permite que o cheque para PLA seja feito em avião monomotor, e sim em avião multimotor. 4 – Para obter o seu PLA o piloto que voa monomotor, vai a um Aero clube, voa aproximadamente 4 horas de voo em avião multimotor, normalmente um SENECA, para atender ao RBAC 119.63 e, então faz o seu cheque para PLA, em um avião que não voa constantemente, não refletindo assim a sua real experiência, obtendo apenas mais uma licença. 5 – Nesse caso em nada contribui para a Segurança Operacional ou de Voo o piloto possuir uma licença PLA. 6 – Pelos motivos explanados acima está sendo colocada essa sugestão: a manutenção da licença de piloto comercial para os Comandantes que atuarem em Empresas 135 em operações regulares.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A emenda 04 do RBAC 135 já autoriza o comando das aeronaves com até 9 assentos por piloto habilitado como piloto comercial.

<b>Contribuição nº 34</b>
<b>Colaboradores: MARCOS ANTONIO DE MELO FERREIRA</b>
<b>Instituição: AMÉRICA DO SUL TAXI AÉREO</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
135.341 Programa de treinamento: pilotos e comissários (e) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(e) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção. <b>A empresa aérea poderá apresentar um programa de treinamento com carga horária menor que a do currículo aprovado pela autoridade primária de certificação da aeronave, desde que demonstre para a ANAC que sua carga de treinamento seja suficiente para manutenção da operação das suas tripulações sem deterioração da segurança operacional.</b>  (f) <b>Três ou mais detentores de certificados, operando o mesmo tipo de avião poderão se juntar e apresentarem o mesmo o mesmo programa de treinamento, de forma a padronizar o treinamento. Este programa coletivo poderá apresentar carga horária menor que a do currículo aprovado pela autoridade primária de certificação da aeronave, desde que demonstre para a ANAC que sua carga de treinamento seja suficiente para manutenção das operações das suas tripulações sem deterioração da segurança operacional.</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
1 – Várias empresas já possuem seu currículo do programa de treinamento com cargas horárias inferiores as do currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, aprovados pela ANAC. 2 – As empresas que montam o currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave são comerciais e vendem pacotes de treinamentos com horas a mais que o necessário, já provado pelos currículos atuais das empresas brasileiras. 3 – A união de operadores para montagem de um currículo único de treinamento aumentaria sobremaneira a padronização da instrução, a segurança operacional, a diminuição de custos e tornaria mais fácil a inspeção do órgão regulador.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A proposta foge do escopo do presente processo, mas será encaminhada à área correlacionada ao tema (SPO) para avaliação.

<b>Contribuição nº 35</b>
<b>Colaboradores: Adriana Simões</b>
<b>Instituição:</b> em nome de Abdalla & Zimmermann Advogados, Machado Meyer Sendacz & Opice Advogados, Motta Fernandes Advogados, Basch & Rameh Advogados e De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Adequação de requisitos de utilização de aeronaves pela regulamentação proposta na emenda dos RBACs nº 121 e nº 135.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>As alterações propostas aos RBACs nº 121 e nº 135 modificam suas aplicabilidades em virtude dos tipos de aeronaves, e não mais aos tipos de operação conduzida. Dessa forma, todas as aeronaves que possuírem mais de 19 assentos ou peso máximo de decolagem acima de 8.618kg deverão operar de acordo com as regras do RBAC nº 121 e todas as aeronaves que possuírem até 19 assentos e peso máximo de decolagem até 8.618kg deverão operar de acordo com as regras do RBAC nº 135.</p> <p>Com os requisitos operacionais sendo divididos de acordo com o tipo de aeronave, não é claro qual será o regime de utilização que deverá ser adotado por operadores aéreos que possuem aeronaves de ambas as categorias.</p> <p>Além disso, a modificação de requisitos operacionais pelas especificações da aeronave impactará também na aquisição de seguros obrigatórios pelo operador aéreo, que, de acordo com a nova regulamentação, deverá seguir os requisitos específicos para cada aeronave.</p> <p>Por fim, tal modificação impactará também no regime de contratação dos pilotos, em suas escalas e certificações, que deverão seguir diferentes regras dependendo da aeronave utilizada para cada operação. Sugerimos regulamentar, de maneira expressa e clara, como serão adequados os requisitos operacionais ao regime de utilização das aeronaves pelos operadores aéreos no tocante à contratação de seguros e pilotos. Adicionalmente, o problema também é permitir a empresas aéreas regulares (empresas aéreas) operem serviços de taxi aéreo em sua própria estrutura, já que o que deve distinguir uma operação sob o RBAC nº 121 de uma operação sob o RBAC nº 135 é somente a aeronave sendo usada. Isso tem o potencial de gerar uma concorrência estarrecedora para as empresas operando atualmente segundo o RBAC nº 135, que possuem estruturas muito mais modestas do que empresas que operam atualmente segundo o RBAC nº 121. Sugerimos discutir com os participantes desse mercado eventuais soluções que não tornem a operação exclusiva sob o RBAC nº 135 economicamente inviável.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. O Regime para cada empresa, a despeito do RBAC 135 e 121 utilizado, será orientado de forma clara no desenho do plano de implementação do novo paradigma que afirma que uma mesma empresa poderá operar aeronaves sob diferentes RBAC, respeitando para aquela aeronave os requisitos para a referida operação. O regime de contratação permanece atendendo às características da operação, se regular ou não regular, respeitando-se, de acordo com a Lei do Aeronauta, no seu art. 5.

<b>Contribuição nº 36</b>
<b>Colaboradores: Adriana Simões</b>
<b>Instituição:</b> em nome de Abdalla & Zimmermann Advogados, Machado Meyer Sendacz & Opice Advogados, Motta Fernandes Advogados, Basch & Rameh Advogados e De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Adequação das operações regulares e não regulares à regulamentação de alocação da infraestrutura aeroportuária.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>As alterações propostas aos RBACs nº 1 e nº 119 modificam os conceitos de “operações regulares” e “operações não-regulares”, de maneira que operação regular passa a ser considerada como toda aquela na qual o horário e o local de partida e o local de destino serão definidos e ofertados previamente pelo detentor do Certificado de Operador Aéreo. Considerando que, de acordo a nova regulamentação proposta, será possível às empresas de táxi-aéreo realizarem operações regulares para transporte de passageiros e carga, tais operações passarão a ter também prioridade na alocação de slots, conforme previsto na Resolução nº 338 de 22 de julho de 2014 da ANAC. Isso poderá causar impacto operacional de grande escala, principalmente nos aeroportos coordenados, que já possuem alto nível de saturação. Adicionalmente, tal regulamentação também permite que linhas aéreas realizem operações não regulares para transporte de passageiros e carga. Tal permissão aumentará a demanda de voos em determinados aeroportos, causando impacto na infraestrutura aeroportuária, já carregada em determinadas regiões do país.</p> <p>Ainda, notamos que a Resolução nº 440 de 9 de agosto de 2017, que disciplina o processo de registro dos transportes aéreos e impacta diretamente na alocação da estrutura aeroportuária, possui definição divergente daquela sugerida pelas propostas aos RBACs nº 1 e nº 119, uma vez que define o serviço aéreo regular como aquele prestado com regularidade, mediante uma série sistemática de voos.</p> <p>Por fim, sugerimos harmonizar as novas regulamentações de operações com as regulamentações relativas à alocação de infraestrutura aeroportuária, principalmente no tocante à alocação de slots em aeroportos coordenados ou de interesse.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição não acatada. Atualmente já se entende que empresas certificadas a realizarem operações regulares podem realizar serviços aéreos não regulares, independente do porte e da motorização da aeronave. Essa questão é de opção de cada empresa e do mercado e a questão específica de acesso à infraestrutura e a slots foge do escopo do presente processo. As definições de operação regular e não regular não tiveram alteração na composição dos elementos que caracterizam tais operações (data e hora de saída, local de origem e destino). Houve uma harmonização no entendimento quanto aos elementos que caracterizam uma operação como regular ou não regular. Cabe salientar que regularidade não é, necessariamente, um elemento que define operação regular ou não regular.</p>

<b>Contribuição nº 37</b>
<b>Colaboradores: Adriana Simões</b>
<b>Instituição:</b> em nome de Abdalla & Zimmermann Advogados, Machado Meyer Sendacz & Opice Advogados, Motta Fernandes Advogados, Basch & Rameh Advogados e De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC nº 119: itens 119.49(a), 119.49(b) e 119.49(c).
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Substituição dos termos “operações domésticas”, “operações de bandeira”, “operações complementares”, “operações suplementares” e “operações sob demanda” por “operações regulares” e “operações não-regulares”.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Considerando que a alteração proposta ao RBAC nº 119 substituiu as operações domésticas, de bandeira, complementares, suplementares e sob demanda por operações regulares e não regulares, é necessária a adequação dos respectivos termos nos demais itens do referido RBAC.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada, no sentido de que os termos serão revisados e adequados aos conceitos introduzidos na revisão promovida pelo projeto. Cabe destacar que as definições de operação regular e não regular não tiveram alteração na composição dos elementos que caracterizam tais operações (data e hora de saída, local de origem e destino). Houve uma harmonização no entendimento quanto aos elementos que caracterizam uma operação como regular ou não regular.

<b>Contribuição nº 38</b>
<b>Colaboradores: Adriana Simões</b>
<b>Instituição:</b> em nome de Abdalla & Zimmermann Advogados, Machado Meyer Sendacz & Opice Advogados, Motta Fernandes Advogados, Basch & Rameh Advogados e De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC nº 119: itens 119.37, 119.41(b), 119.49(a)(2), 119.49(b)(2) e 119.49(c)(2); RBAC nº 121: itens 121.1(5), 121.135(4) e 121.415(a)(1)(iii); e RBAC nº 135: itens 135.21(d), 135.41 e 135.63.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Substituição dos termos Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e/ou Certificado ETA por Certificado de Operador Aéreo (Certificado COA).
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Considerando que a alteração proposta ao RBAC nº 119 substituiu a figura do Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) pelo Certificado de Operador Aéreo (Certificado COA), é necessária a adequação dos respectivos termos nos demais itens de cada RBAC.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Proposta acatada, com a respectiva revisão dos textos dos regulamentos na utilização da terminologia correta para os Certificados de Operador Aéreo.

<b>Contribuição nº 39</b>
<b>Colaboradores: Adriana Simões</b>
<b>Instituição:</b> em nome de Abdalla & Zimmermann Advogados, Machado Meyer Sendacz & Opice Advogados, Motta Fernandes Advogados, Basch & Rameh Advogados e De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
RBAC nº 121: itens 121.385(a) e 121.471; e RBAC nº 135: itens 135.242(e) e 135.263.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Substituição da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 pela Lei 13.475 de 28 de agosto de 2017.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que regulava o exercício da profissão de aeronauta, foi expressamente revogada pela Lei 13.475 de 28 de agosto de 2017, sendo necessária a devida adequação.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. A nova lei do aeronauta ainda se encontra em período de transição e o novo texto não revogou completamente os dispositivos da lei anterior. O texto revisado deverá conter a menção às duas leis. Contudo, uma nova redação para esses dispositivos já é escopo de outro projeto normativo, que trata de sistemas de gerenciamento da fadiga humana.

<b>Contribuição nº 40</b>
<b>Colaboradores: Adriana Simões</b>
<b>Instituição:</b> em nome de Abdalla & Zimmermann Advogados, Machado Meyer Sendacz & Opice Advogados, Motta Fernandes Advogados, Basch & Rameh Advogados e De Luca, Derenusson, Schuttoff e Azevedo Advogados
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Adequação das operações regulares e não regulares à venda individual de assentos.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
As alterações propostas aos RBACs nº 1 e nº 119 modificam os conceitos de “operações regulares” e “operações não-regulares”. De acordo com a proposta, será considerada (i) operação regular, aquela na qual todas as especificações (horário e local de partida e local de chegada) são estabelecidas pelo detentor do certificado e (ii) operação não-regular, aquela em que as especificações serão estabelecidas pelo usuário final. Todavia, a proposta não esclarece qual será o regime jurídico de uma empresa aérea que, possuindo autorização para venda individual de assentos, venda um único assento de uma operação não-regular. Considerando que a empresa aérea poderia realizar a venda individual dos demais assentos da aeronave com as condições já estabelecidas, haveria incompatibilidade com o tipo de operação não-regular, caracterizando uma operação regular. Sugerimos regulamentar, de maneira expressa, como será adequado o regime de operações regulares e não regulares à possibilidade de venda individual de assentos.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Os referidos regulamentos tratam das disposições de segurança operacional apenas e conforme se caracterizarem operações regulares pelas disposições estabelecidas nas regras, serão aplicáveis as regras de operações regulares. Não caberia definir a priori na regra o que seria aplicável, situação que reflete o cenário atual. Nos normativos atuais, as empresas aéreas outorgadas a realizarem operações regulares, por cumprirem maiores requisitos em seu processo de certificação, têm o direito de ofertar voos com características não regulares. Qualquer empresa aérea, independente se denominada táxi aéreo, ou qualquer outra denominação, poderá realizar um serviço, dentro das características das operações que houver recebido a devida outorga. No caso de série de slots disponíveis, poderá ainda solicitar um slot, como qualquer outra empresa aérea devidamente outorgada, respeitando as regras de prioridade conforme previsto na Resolução 338, art. 23.

<b>Contribuição nº 41</b>
<b>Colaboradores:</b> Alexandre Juliano Bianchi
<b>Instituição:</b> Embraer S.A
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Comentário geral.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Não aplicável.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Concordamos com a iniciativa da ANAC em eliminar os resquícios de conceitos basilares extemporâneos, como a proibição da operação regular por aeronaves a jato sob a égide do RBAC 135, ou o excessivo controle econômico do Estado nas atividades de transporte aéreo. Contudo, a proposta em questão, infelizmente, não contempla o cenário de forma completa, visto que sugere a transferência do ônus aos operadores de aeronaves menores (com até 19 assentos de passageiros ou peso máximo de decolagem menor que 8.618kg), exigindo que os mesmos operem conforme RBAC 121.</p> <p>No nosso ponto de vista, conquanto seja clara a correlação entre a exposição e a complexidade da operação, é também importante notar que a determinação desta exposição passa pelo tipo de aeronave sendo operada, a qual, por vezes, possui requisitos diferentes de projeto (cuja distinção nasce justamente do menor risco associado àquele equipamento).</p> <p>Com esse pensamento, os requisitos operacionais vigentes foram escritos, sendo o RBAC 121 orientado à operação de aeronaves maiores, sempre certificadas pelo RBAC 25 ou equivalente, enquanto o RBAC 135 foi concebido com a previsão de uma operação com aeronaves geralmente menores. Isso trouxe diversas diferenças aos regulamentos em questão.</p> <p>Por exemplo, atualmente, aviões operando sob o RBAC 135, não são requeridos a se certificarem para amargem e os requisitos de ETOPS são aplicáveis apenas para operações com tempos para alternativas acima de 180 minutos. Ainda nesse regulamento, requisitos sobre equipamentos, como porta de cabine, assento de observador e bote salva-vidas extras, bem como a consideração de fator de pista alternativa e suprimento de combustível são completamente diferentes aos do RBAC 121. Algumas destas diferenças, como a exigência de um assento de observador na cabine de pilotos, indicam, claramente, que o regulamento foi escrito com a premissa da operação de aeronaves de grande porte, avisto que aeronaves menores não têm capacidade de possuir um assento extra na cabine de pilotos.</p> <p>Ademais, frisa-se que a operação de aeronaves menores sob o RBAC 121 requer um corpo administrativo mais complexo, encarecendo a operação e contrariando a premissa do projeto de facilitação da operação. Isso posto, sugere-se que uma revisão completa e uma nova discussão seja feita sobre a proposta que, embora possua um objetivo válido e traz uma mudança necessária, possui falhas conceituais na construção da solução sugerida.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Todas as aeronaves que venham a operar dentro do 121 já estão certificadas conforme o RBAC 25 e portanto poderiam atender a qualquer requisito previsto dentro do RBAC 121. Qualquer adequação dos requisitos para determinada operação, em virtude das características da aeronave, pode vir a ser redefinida dentro do RBAC 121 ou do 135.

<b>Contribuição nº 42</b>
<b>Colaboradores: Alexandre Juliano Bianchi</b>
<b>Instituição: Embraer S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>RBAC 01 01.1 Definições ... Operação de transporte aéreo privado é aquela que visa atender um serviço aéreo privado no transporte nacional ou internacional, regular ou não regular, de passageiro, carga ou mala postal. Operação de transporte aéreo público é aquela que visa atender um serviço aéreo público no transporte nacional ou internacional, regular ou não regular, de passageiro, carga ou mala postal. Operação de transporte aéreo público transportando passageiros significa qualquer operação de transporte aéreo público transportando pessoas que não estejam a serviço na aeronave, como especificado nos RBAC 121 e 135. Uma aeronave usada em operação de transporte de passageiros pode, também, transportar carga, encomendas ou malotes postais além dos passageiros, desde que obedecidos os requisitos aplicáveis de fixação/posicionamento de tais cargas/encomendas/malotes postais. ...</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>RBAC 01 01.1 Definições ... Operação de transporte aéreo privado é aquela que visa atender um serviço aéreo privado no transporte nacional ou internacional, regular ou não regular, de passageiro, carga ou mala postal.  Operação de transporte aéreo público é aquela que visa atender um serviço aéreo público no transporte nacional ou internacional, regular ou não regular, de passageiro, carga ou mala postal. Quando transportando passageiros, significa qualquer operação de transporte aéreo público transportando pessoas que não estejam a serviço na aeronave, como especificado nos RBAC 121 e 135. Uma aeronave usada em operação de transporte de passageiros pode, também, transportar carga, encomendas ou malotes postais além dos passageiros, desde que obedecidos os requisitos aplicáveis de fixação/posicionamento de tais cargas/encomendas/malotes postais.</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Sugere-se a remoção da definição de operação de transporte aéreo privado, visto que a definição de operação regular e não-regular não se aplica a operador aéreo privado.  Ainda, entendemos que duas definições para Operação de transporte aéreo público dificulta a compreensão. Nossa sugestão é colocar uma única definição que seria uma mescla das duas.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição parcialmente acatada. Será retirada a definição de transporte aéreo privado. A definição de operação transportando passageiro será mantida a que está no RBAC 01 atual.</p>

<b>Contribuição nº 43</b>
<b>Colaboradores: Alexandre Juliano Bianchi</b>
<b>Instituição: Embraer S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>RBAC 119 119.21 Operadores aéreos engajados em serviços de transporte aéreo público (a) Cada pessoa conduzindo serviços de transporte aéreo público deve atender aos requisitos de certificação e das especificações operativas da subparte C deste regulamento e deve conduzir: (1) suas operações com aviões com até 19 assentos para passageiro e PMD até 8618 kg de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135 devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos. (2) suas operações com aviões com mais de 19 assentos para passageiros ou PMD superior a 8618 kg de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 121, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos;</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>RBAC 119 119.21 Operadores aéreos engajados em serviços de transporte aéreo público (a) Cada pessoa conduzindo serviços de transporte aéreo público deve atender aos requisitos de certificação e das especificações operativas da subparte C deste regulamento e deve conduzir: (1) suas operações com aviões com até 19 assentos para passageiro e capacidade de carga paga de 3400kg de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135 devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos. (2) suas operações com aviões com mais de 19 assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de 3.400kg de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 121, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos;</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Entende-se que a definição do regulamento de operação aplicável baseada na capacidade de carga paga da aeronave e na capacidade de passageiros é mais adequada alinhando, também, com o regulamento da FAA. Da forma sugerida por este comentário, mantém-se a necessidade de maior controle e maior capacidade de operadores com aeronaves maiores e maior volume de operações (RBAC 121), além de manter a operação de aeronaves executivas da mesma forma que hoje é realizada, evitando-se, assim um ônus indevido a este ramo da aviação.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição contemplada na revisão do critério de distinção entre os regulamentos RBAC 121 e 135, uma vez que permanecerá o critério de carga paga. O projeto remeterá a uma ampla revisão de conceitos aplicados à distinção de critérios, em momento futuro.</p>

<b>Contribuição nº 44</b>
<b>Colaboradores: Alexandre Juliano Bianchi</b>
<b>Instituição: Embraer S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>121.161 Limitações dos aviões. Tipo de rota</p> <p>(a) A menos que aprovado pela ANAC de acordo com o Apêndice P deste regulamento e autorizado nas especificações operativas, nenhum detentor de certificado pode operar um avião com motores à turbina em uma rota que possua um ponto:</p> <p>(1) a mais de um tempo de voo, de um Aeródromo Adequado (em velocidade de cruzeiro, em condições padrões e ar calmo com um motor inoperante) de 75 minutos para um avião bimotor ou 180 minutos para um avião com mais de dois motores transportando passageiros;</p> <p>...</p> <p>(b) Ninguém pode operar um avião terrestre sobre grandes extensões de água, a menos que o avião seja certificado ou aprovado, como aplicável, para amaragem sob provisões do RBAC 25.</p> <p>...</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>121.161 Limitações dos aviões. Tipo de rota</p> <p>(a) A menos que aprovado pela ANAC de acordo com o Apêndice P deste regulamento e autorizado nas especificações operativas, nenhum detentor de certificado pode operar um avião com motores à turbina em uma rota que possua um ponto:</p> <p>(1) a mais de um tempo de voo, de um Aeródromo Adequado (em velocidade de cruzeiro, em condições padrões e ar calmo com um motor inoperante) de 75 minutos para um avião bimotor com 20 ou mais assentos para passageiros ou peso máximo de decolagem de 45.360kg ou maior, 120 minutos com avião bimotor com menos de 20 assentos para passageiros ou peso máximo de decolagem menor do que 45.360kg ou 180 minutos para um avião com mais de dois motores transportando passageiros;</p> <p>...</p> <p>(b) Exceto para aviões com 19 ou menos assentos para passageiros ou peso máximo de decolagem menor do que 45.360kg, ninguém pode operar um avião terrestre sobre grandes extensões de água, a menos que o avião seja certificado ou aprovado, como aplicável, para amaragem sob provisões do RBAC 25.</p> <p>...</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>A certificação de amaragem, assim como a certificação de ETOPS, não é trivial. A nossa sugestão, que limitaria a aplicabilidade do requisito às aeronaves com mais de 19 assentos para passageiros ou peso máximo de decolagem maior do que 45.360kg, visa excluir, da mesma, aeronaves as quais, operando conforme o RBAC 135 vigente, não são requeridas a ter tais certificações ou aprovação operacional. Caso estas segmentações não sejam criadas, o ônus imposto poderá levar à extinção de alguns tipos de operação, sem um ganho evidente à segurança operacional, visto que ignora-se a relação entre o risco e a exposição da operação, este último correlacionado também ao tamanho da aeronave. No nosso entendimento, portanto, a proposta da ANAC é incompatível com o objetivo aventado pela agência de favorecer à inovação da exploração do transporte aéreo no Brasil. Ademais, salienta-se que a sugestão da Embraer está alinhada ao requisito operacional comercial da EASA.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição não acatada. A questão será objeto de outro processo, mais específico, que será coordenado pela área técnica correspondente, por não ser escopo específico do presente projeto.</p>

<b>Contribuição nº 45</b>
<b>Colaboradores: Alexandre Juliano Bianchi</b>
<b>Instituição: Embraer S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
121.308 Proteção do lavatório contra fogo (a) Ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que cada lavatório desse avião seja equipado com um sistema detector de fumaça ou sistema equivalente que proporcione um alarme luminoso na cabine de comando ou um alarme luminoso ou sonoro na cabine de passageiros que possa ser prontamente detectado por um comissário, levando em consideração o posicionamento dos comissários ao longo da cabine de passageiros durante as várias fases do voo. (b) Ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que cada lavatório desse avião seja equipado com um sistema de extinção de incêndio, de instalação permanente, capaz de extinguir fogo em cada recipiente de toalhas ou papéis usados existentes no lavatório. Tal sistema de extinção de incêndio deve ser projetado para descarregar automaticamente em cada recipiente, tão logo ocorra fogo no mesmo.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
121.308 Proteção do lavatório contra fogo (a) Exceto para aeronaves com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de 3.400kg, ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que cada lavatório desse avião seja equipado com um sistema detector de fumaça ou sistema equivalente que proporcione um alarme luminoso na cabine de comando ou um alarme luminoso ou sonoro na cabine de passageiros que possa ser prontamente detectado por um comissário, levando em consideração o posicionamento dos comissários ao longo da cabine de passageiros durante as várias fases do voo. (b) Exceto para aeronaves com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de 3.400kg, ninguém pode operar um avião transportando passageiros, a menos que cada lavatório desse avião seja equipado com um sistema de extinção de incêndio, de instalação permanente, capaz de extinguir fogo em cada recipiente de toalhas ou papéis usados existentes no lavatório. Tal sistema de extinção de incêndio deve ser projetado para descarregar automaticamente em cada recipiente, tão logo ocorra fogo no mesmo. ...
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Atualmente, o sistema detector de fumaça, assim como o sistema de extinção de incêndio, não é requerido pelo RBAC 135. A instalação de tal sistema requer uma modificação de grande monta na aeronave, o que trará custos excessivos para o operador, sem, contudo, a garantia de aumento na segurança. Com o texto proposto pela Embraer, cria-se um cenário intermediário, não afetando a operação de aeronaves com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de até 3.400kg.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A questão será objeto de outro processo, mais específico, que será coordenado pela área técnica correspondente, por não ser escopo específico do presente projeto.

<b>Contribuição nº 46</b>
<b>Colaboradores: Alexandre Juliano Bianchi</b>
<b>Instituição: Embraer S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
121.313 Equipamentos diversos ... (f) uma porta entre a cabine de comando e a cabine de passageiros, denominada “porta da cabine de comando”, com dispositivo de trancamento que impeça que passageiros entrem na cabine de comando sem permissão dos mesmos. Para aviões equipados com uma área de repouso para os tripulantes situada entre a cabine de comando e a cabine de passageiros e com portas para cada uma dessas áreas, a porta com tal dispositivo de trancamento deve ser aquela que liga a área de repouso dos tripulantes à cabine de passageiros;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
121.313 Equipamentos diversos ... (f) exceto para aviões com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de 3.400kg, uma porta entre a cabine de comando e a cabine de passageiros, denominada “porta da cabine de comando”, com dispositivo de trancamento que impeça que passageiros entrem na cabine de comando sem permissão dos mesmos. Para aviões equipados com uma área de repouso para os tripulantes situada entre a cabine de comando e a cabine de passageiros e com portas para cada uma dessas áreas, a porta com tal dispositivo de trancamento deve ser aquela que liga a área de repouso dos tripulantes à cabine de passageiros; ...
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Atualmente, a porta da cabine de comando não é requerida pelo RBAC 135. A instalação desta porta requer uma modificação de grande monta na aeronave, o que trará custos excessivos para o operador, sem, contudo, a garantia de aumento na segurança. Com o texto proposto pela Embraer, cria-se um cenário intermediário, não afetando a operação de aeronaves com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de até 3.400kg.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A questão será objeto de outro processo, mais específico, que será coordenado pela área técnica correspondente, por não ser escopo específico do presente projeto.

<b>Contribuição nº 47</b>
<b>Colaboradores: Alexandre Juliano Bianchi</b>
<b>Instituição: Embraer S.A</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>121.339 Equipamento de emergência para operações sobre grandes extensões de água (a) Exceto quando a ANAC, por alteração das especificações operativas do detentor de certificado, requerer o transporte a bordo de apenas alguns dos itens específicos listados abaixo para operações sobre grandes extensões de água ou, por requerimento do detentor de certificado, a ANAC permitir desvios para uma particular operação sobre grandes extensões de água, nenhum detentor de certificado pode operar um avião nas referidas operações sem que o avião tenha o seguinte equipamento a bordo:</p> <p>...</p> <p>(2) botes salva-vidas (cada um equipado com uma lâmpada localizadora aprovada) com capacidade nominal de flutuação e de assentos suficientes para acomodar todos os ocupantes do avião. A menos que sejam providos botes em excesso com capacidade suficiente, deve haver capacidade nominal de flutuação e de assentos suficiente para acomodar todos os ocupantes do avião no evento da perda do bote de maior capacidade existente a bordo do avião;</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>121.339 Equipamento de emergência para operações sobre grandes extensões de água (a) Exceto quando a ANAC, por alteração das especificações operativas do detentor de certificado, requerer o transporte a bordo de apenas alguns dos itens específicos listados abaixo para operações sobre grandes extensões de água ou, por requerimento do detentor de certificado, a ANAC permitir desvios para uma particular operação sobre grandes extensões de água, nenhum detentor de certificado pode operar um avião nas referidas operações sem que o avião tenha o seguinte equipamento a bordo:</p> <p>...</p> <p>(2) botes salva-vidas (cada um equipado com uma lâmpada localizadora aprovada) com capacidade nominal de flutuação e de assentos suficientes para acomodar todos os ocupantes do avião. A menos que sejam providos botes em excesso com capacidade suficiente, deve haver capacidade nominal de flutuação e de assentos suficiente para acomodar todos os ocupantes do avião no evento da perda do bote de maior capacidade existente a bordo do avião, exceto para aviões com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de 3.400kg;</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Atualmente, considerar o vento de perda de um bote não é requerido pelo RBAC 135. Este requisito adicional requer uma modificação de grande monta na aeronave, o que trará custos excessivos para o operador, sem, contudo, a garantia de aumento na segurança. Com o texto proposto pela Embraer, cria-se um cenário intermediário, não afetando a operação de aeronaves com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de até 3.400kg.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>Contribuição não acatada. A questão será objeto de outro processo, mais específico, que será coordenado pela área técnica correspondente, por não ser escopo específico do presente projeto.</p>

<b>Contribuição nº 48</b>
<b>Colaboradores:</b> Alexandre Juliano Bianchi
<b>Instituição:</b> Embraer S.A
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
121.581 Assento do observador. inspeções em rota ... c) Para aviões de tipo certificado antes de 20 de dezembro de 1995 para não mais que 30 passageiros, que não possuem um assento de observador na cabine de comando, o detentor de certificado deve prover um assento dianteiro para passageiro, provido de fone ou alto-falante, para uso de INSPAC conduzindo inspeção em rota. Não obstante os requisitos de 121.587, a porta da cabine de comando pode permanecer aberta durante tais inspeções.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
121.581 Assento do observador. inspeções em rota ... c) Para aviões de tipo certificado antes de 20 de dezembro de 1995 para não mais que 30 passageiros e para aviões com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de 3.400kg, que não possuem um assento de observador na cabine de comando, o detentor de certificado deve prover um assento dianteiro para passageiro, provido de fone ou alto-falante, para uso de INSPAC conduzindo inspeção em rota. Não obstante os requisitos de 121.587, a porta da cabine de comando pode permanecer aberta durante tais inspeções.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Atualmente, não é requerido pelo RBAC 135 a existência de um assento para observador na cabine de comando. Este requisito adicional requer uma modificação de grande monta na aeronave, o que trará custos excessivos para o operador, sem, contudo, a garantia de aumento na segurança. Com o texto proposto pela Embraer, cria-se um cenário intermediário, não afetando a operação de aeronaves com 19 ou menos assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de até 3.400kg.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A questão será objeto de outro processo, mais específico, que será coordenado pela área técnica correspondente, por não ser escopo específico do presente projeto.

<b>Contribuição nº 49</b>
<b>Colaboradores: Flávio Pires</b>
<b>Instituição: : Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
I) RBAC-119: seção 119.21(a)(1) e (2); II) RBAC-135: título e seção 135.1(a); e III) RBAC-121: seção 121.1(a).
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
I) RBAC-119: Seção 119.21(a): (1) suas operações com aviões com até 19 assentos para passageiro e PMD inferior a 8618 kg, <b>ou, no caso de aviões com PMD superior a 8618 kg, que tenham capacidade de carga paga máxima igual ou inferior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> , de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos. (2) suas operações com aviões com mais de 19 assentos para passageiros, <b>ou que tenham capacidade de carga paga máxima superior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> , de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 121, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos. II) RBAC-135: Título: REQUISITOS OPERACIONAIS: Operações de transporte aéreo público com aviões de até 19 assentos de passageiros e PMD inferior a 8618kg, <b>ou, no caso de aviões com PMD superior a 8618 kg, que tenham capacidade de carga paga máxima igual ou inferior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> , ou helicópteros. Seção 135.1(a): (1) as operações de um solicitante ou detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) segundo o RBAC 119 que emprega aviões com configuração máxima certificada de até 19 assentos de passageiros e peso máximo de decolagem (PMD) inferior a 8618kg, <b>ou, no caso de aviões com PMD superior a 8618 kg, que tenham capacidade de carga paga máxima igual ou inferior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> , ou helicópteros. III) RBAC-121: Título: REQUISITOS OPERACIONAIS: Operações de transporte aéreo público com aviões com mais de 19 assentos para passageiros, <b>ou que tenham capacidade de carga paga máxima superior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> . Seção 121.1(a): (1) as operações de um solicitante ou detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) segundo o RBAC 119 que emprega aviões com mais de 19 assentos para passageiros, <b>ou que tenham capacidade de carga paga máxima superior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> .
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
De acordo com a proposta enviada pela ANAC à audiência pública, o único critério a ser utilizado para determinar se a operação com um determinado avião com configuração máxima certificada de até 19 assentos de passageiros deve ser regulado pelo RBAC-135 ou pelo RBAC-121 é o PMD (Peso Máximo de Decolagem) certificado para a aeronave, a saber: <ul style="list-style-type: none"><li>• Caso o PMD seja igual ou inferior a 8.618kg, o regulamento aplicável à operação será o RBAC-135; ou</li><li>• Caso o PMD seja superior a 8.618kg, o regulamento aplicável à operação será o RBAC-121.</li></ul> A proposta da ABAG é que, no caso de aviões com PMD superior a 8.618kg, seja introduzido um segundo critério para determinar qual regulamento deve ser utilizado para a operação de um avião a ser utilizado no transporte aéreo público com até 19 assentos de passageiros, a saber: <ul style="list-style-type: none"><li>• Caso o 'payload' seja igual ou inferior a 3.402kg, o regulamento aplicável à operação continuará a ser o RBAC-135; ou</li></ul>

- Caso o 'payload' seja superior a 3.402kg, o regulamento aplicável à operação será o RBAC-121.

Em resumo, de acordo com a nossa proposta seriam três as possibilidades de enquadramento de um avião configurado para até 19 assentos de passageiros:

- $PMD \leq 8.618\text{kg}$  → RBAC-135 (independente de 'payload');
- $PMD > 8.618\text{kg}$ , e
  - 'payload'  $\leq 3.402\text{kg}$  → RBAC-135; ou
  - 'payload'  $> 3.402\text{kg}$  → RBAC-121.

Evidentemente, para aviões configurados com mais de 19 assentos de passageiros o enquadramento sempre seria pelo RBAC-121, independente de PMD ou 'payload', mantendo assim o novo ponto de corte do texto ANAC.

Tal alteração permitirá a inclusão de quantidade significativa de modelos de aeronaves ao RBAC-135 sem nenhum agravamento do nível de segurança operacional pretendido, além de estar aderente aos critérios técnicos de certificação de aeronaves, como veremos a seguir.

### CASUÍSTICA

De acordo com os dados do RAB de junho de 2018, existem hoje no Brasil 35 aviões registrados na categoria de transporte aéreo público não regular - táxi aéreo (TPX e D09) com as características de:

- Até 19 assentos para passageiros;
- $PMD > 8.618\text{kg}$ ; e
- 'Payload'  $\leq 3.402\text{kg}$ .

Todas estas aeronaves hoje operam de acordo com o RBAC-135 e, caso a proposta de alteração ao regulamento enviada para Audiência Pública seja adotada, estes aviões teriam que ser operados de acordo com o RBAC-121.

A seguir, os modelos de aeronaves envolvidos e suas características de PMD e 'Payload':

<u>Modelo da aeronave</u>	<u>PMD (kg)</u>	<u>'Payload' (kg)</u>
Dassault Falcon 2000EX	19.414	2.282
Cessna 560XLS/560XLS+	9.163	1.043
Cessna 560XL/XL+	9.072	1.011
Cessna 680	13.744	1.254
Cessna 650	9.530	524
Cessna 750	16.375	1.049
Embraer EMB-135BJ	24.300	1.887
Learjet 45	9.752	710
Learjet 60	10.319	1.011
Gulfstream G280	17.962	1.837
Gulfstream GVI (650)	45.177	2.948
Gulfstream 200	16.170	1.197
Gulfstream IV-X (G450)	33.838	2.341
Gulfstream GV-SP	41.277	2.812
Israel Aircraft 1124	10.660	744
Raytheon BAE125-800B (Hawker 800)	12.429	690

Existem, ainda, 166 aviões com as mesmas características registrados como transporte aéreo privado e que poderiam eventualmente migrar para a categoria de transporte aéreo público a luz dos novos modelos de negócio e assim futuras "barreiras de entrada" menores e menos custosas seriam sempre muito bem-vindas.

Há de se considerar especialmente a situação particular da Embraer - a única fabricante brasileira de aviões certificados -, que teria sua linha de jatos executivos LEGACY mandatoriamente a seguir o RBAC 121 de nascedouro, caso alguma empresa queira utilizá-las futuramente no transporte aéreo público:

- Legacy 450: PMD=16.220kg | 'Payload'=1.325kg;
- Legacy 500: PMD=17.400kg | 'Payload'=1.270kg; e
- Legacy 650: PMD=24.300kg | 'Payload'=2.240kg.

#### **JUSTIFICATIVAS:**

##### **1) QUESTÕES TÉCNICAS – CERTIFICAÇÃO DE AERONAVES E SEGURANÇA DE VOO:**

Apesar do FAR Part 23 considerar, em seu campo aplicabilidade [§ 23.2005(a)], que aeronaves durante a fase de projeto e certificação de produto são classificadas levando-se em conta seu Peso

Máximo de Decolagem (PMD), outra característica como a carga paga ('payload') também é levada em conta durante a fase de modelamento do envelope estrutural de projeto [§ 23.2200 (c) (2)], que tem por consequência a parametrização de características operacionais da aeronave.

Contrapondo requisitos de projeto, tal como o número de passageiros, para aeronaves categoria transporte certificadas pelo FAR Part 25 com modelos de aeronaves certificadas pelo FAR Part 23, uma quantia de 60 passageiros [FAR Part 25, SFAR 109 (2) (a)] é limitante para atendimento ou não de requisitos operacionais. Este número de 60 passageiros é quatro vezes maior do que limites de certificação previstos no FAR Part 23 [§ 23.2005 (b).(4)], caracterizando assim uma desproporcionalidade quanto ao porte de operação e às cargas regulamentares de certificação de projeto.

Tomando por base informações agregadas na "NOTA de ESTÚDIO 07" (Oficina da OACI) de 30/Out/2016, na qual é citada expressamente que "existe uma grande variedade de alternativas para a tipificação dos requisitos para emissão de regulamentações e recomendações em função das classes de operações, tipos e tamanhos das aeronaves a serem utilizadas", e que "as linhas divisórias entre as FAR 121 e 135 devem utilizar esquemas simples e que mantenham margens de segurança operacional (...) com os menores impactos econômicos", conclui-se que as alternativas de solução para os problemas levantados quanto à presença de lacunas na legislação atual são as mais variadas possíveis, tendo por premissas básicas a simplicidade, a segurança operacional e o baixo custo.

Os modelos de aeronaves listadas no Relatório dos Aspectos Técnicos Operacionais (Grupo iii – ANEXO 1) produzido pela ANAC representam um total de 3 acidentes de um total de 1187 ocorrências (0,25%), com 11 fatalidades de um total de 562 (1,9%).

Após análise dos dados obtidos do Relatório Sumário Estatístico para Aviões produzido pelo CENIPA (2008-2017), em que se leva em conta a questão segurança de voo, percebe-se que estes números constituem patamares bem menores do que os 9,0% representados para o segmento total de Taxi Aéreo -TPX (Figura 11 do Relatório do Sumário do CENIPA).

Considerando também aspectos de historicidade, a modificação do parâmetro/atributo de PMD para 'payload' como classificatório, e o aumento de carga regulamentar via exigências de segurança para operações pelo FAR 135, que foi implantado nos EUA através da "final rule" durante 1978 até 1995, não tornaram o índice de acidentes dos operadores FAR 135 menor que do que o índice dos operadores FAR 121 para aquele país.

Após uma série de eventos com acidentes envolvendo aeronaves regidas pelo FAR 135, ocorreram várias modificações regulamentares que desencadearam a matriz de certificação de operação vigente nos EUA, e, por conseguinte, adotada pelo Brasil.

Pelo descrito acima, verifica-se certa desproporcionalidade da atitude de reclassificar o RBAC 119 em termos de apenas uma característica X (PMD) em detrimento de uma característica Y ('payload'), principalmente ao se procurar patentear a ideia de que mais regulamentos significariam mais segurança de voo.

Importante destacar aqui que tal análise acima foi possível não se considerando impactos/aspectos econômicos para os operadores cujo viés é descrito no item seguinte.

##### **2) O CRITÉRIO DE 'PAYLOAD'=3.402KG NO RBAC-121**

É importante destacar que o critério de 'payload'=3.402kg já é também utilizado como "ponto de corte" na certificação de diversos parâmetros constantes do RBAC-121 atualmente em vigor – vide as seguintes seções:

- 121.305 Equipamentos de voo e de navegação;
- 121.333 Oxigênio suplementar para descidas de emergência e para primeiros socorros. Aviões pressurizados com motores a turbina;
- 121.349 Requisitos gerais para equipamento de navegação e comunicações;
- 121.391 Comissários de voo;
- 121.1109 Inspeções suplementares;
- 121.1111 Programa de manutenção dos sistemas de interconexão de cabeamento elétrico (EWIS);
- 121.1113 Programa de manutenção dos tanques de combustível; e
- 121.1117 Meios de redução de inflamabilidade

### **3) QUESTÕES ECONÔMICAS – VIABILIDADE ECONÔMICA DE EMPRESAS QUE OPERAM DE ACORDO COM O RBAC 135:**

As principais diferenças de certificação de aeronaves pelo RBAC-135 e RBAC-121 residem em critérios de manutenção, notadamente as seguintes exigências:

- Designação de inspetor-chefe;
- Exclusividade do diretor de manutenção;
- Programa de manutenção aprovado com: o IIO-Itens de Inspeção Obrigatória e pessoal qualificado para a IIO; o SASC-Sistema de Análise e Supervisão Continuada; o Programa de Treinamento em manutenção.

O custo adicional da certificação de uma operação regida pelo RBAC 121 para quem já é certificado previamente pelo RBAC 135 poderá inviabilizar a operação, dependendo do caso, desestimulando o crescimento e desenvolvimento do segmento.

Para empresas com poucas aeronaves na frota, que é a situação mais frequente nas empresas aqui analisadas na Aviação Geral, não será economicamente viável manter a operação com aeronaves como as citadas anteriormente. Além disso, buscamos a cada dia, como bandeira "estatutária", uma maior simplificação de processos, controles e redução de trabalhos administrativos/operacionais para que, sem prejuízo da segurança operacional, não criemos atividades e gastos adicionais ao segmento – que, diga-se de passagem, enfrenta hoje sua maior crise na esteira da brutal queda da atividade econômica nos últimos 4 anos nesse país.

#### **CONCLUSÃO**

Consideramos que a sugestão de adoção dos critérios de classificação de aeronaves também por "payload", para aeronaves com até 19 assentos que excederem o limite de Peso Máximo de Decolagem de 8.618 Kg originalmente proposto, trará benefícios de custo e simplificação de controles e processos para as empresas representantes da indústria de transporte aéreo público, sem comprometer a segurança operacional do setor.

A adoção desta sugestão seria também mais alinhada com recentes alterações no Regimento Interno da ANAC – Resolução nº 489 de 27/Agosto/2018 que incluiu para a GTQN – Gerencia Técnica de Qualidade Normativa um novo caminho em seu Art.31 – em "planejar, propor à Diretoria e executar ações de fomento à aviação civil".

A totalidade dos operadores e associações da aviação civil próximos a esta Associação que mantivemos contato e trabalhamos nesses últimos meses, entende que os requisitos propostos para a operação RBAC 135 pela Agência são restritivos, impõem custos adicionais, e não contribuem de forma tácita para a melhoria da segurança operacional, e assim irão desestimular a criação e manutenção de empresas operadoras para essa atividade.

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

Contribuição parcialmente acatada. A proposta de texto final deverá preservar a estrutura de aplicabilidade dos regulamentos atuais, sem que as aeronaves mencionadas passem a operar sob regras distintas das atuais. A questão de modificação de aplicabilidade de conceitos nas regras continuará sendo avaliada pela Agência, mas em um segundo momento.

<b>Contribuição nº 50</b>	
<b>Colaboradores:</b> Raphael de Carvalho Coelho	
<b>Instituição:</b> Líder Táxi Aéreo S/A Air Brasil	
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	
I)	RBAC-119: seção 119.21(a)(1) e (2);
II)	RBAC-135: título e seção 135.1(a); e
III)	RBAC-121: seção 121.1(a).
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>	
<b>I) RBAC-119:</b>	
<b>Seção 119.21(a):</b>	
(1)	suas operações com aviões com até 19 assentos para passageiro e PMD inferior a 8618 kg, <b>ou, no caso de aviões com PMD superior a 8618 kg, que tenham capacidade de carga paga máxima igual ou inferior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> , de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos.
(2)	suas operações com aviões com mais de 19 assentos para passageiros, <b>ou que tenham capacidade de carga paga máxima superior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> , de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 121, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos.
<b>II) RBAC-135:</b>	
<b>Título:</b>	
REQUISITOS OPERACIONAIS:	
Operações de transporte aéreo público com aviões de até 19 assentos de passageiros e PMD inferior a 8618kg, <b>ou, no caso de aviões com PMD superior a 8618 kg, que tenham capacidade de carga paga máxima igual ou inferior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> , ou helicópteros.	
<b>Seção 135.1(a):</b>	
(1)	as operações de um solicitante ou detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) segundo o RBAC 119 que emprega aviões com configuração máxima certificada de até 19 assentos de passageiros e peso máximo de decolagem (PMD) inferior a 8618kg, <b>ou, no caso de aviões com PMD superior a 8618 kg, que tenham capacidade de carga paga máxima igual ou inferior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> , ou helicópteros.
<b>III) RBAC-121:</b>	
<b>Título:</b>	
REQUISITOS OPERACIONAIS:	
Operações de transporte aéreo público com aviões com mais de 19 assentos para passageiros, <b>ou que tenham capacidade de carga paga máxima superior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> .	
<b>Seção 121.1(a):</b>	
(1)	as operações de um solicitante ou detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) segundo o RBAC 119 que emprega aviões com mais de 19 assentos para passageiros, <b>ou que tenham capacidade de carga paga máxima superior a 3.402 kgf (7500 lbf)</b> .
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
De acordo com a proposta enviada pela ANAC à audiência pública, o único critério a ser utilizado para determinar se a operação com um determinado avião com configuração máxima certificada de até 19 assentos de passageiros deve ser regulado pelo RBAC-135 ou pelo RBAC-121 é o PMD (Peso Máximo de Decolagem) certificado para a aeronave, a saber:	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Caso o PMD seja igual ou inferior a 8.618kg, o regulamento aplicável à operação será o RBAC-135; ou</li><li>• Caso o PMD seja superior a 8.618kg, o regulamento aplicável à operação será o RBAC-121.</li></ul>	
A proposta da Líder Táxi Aéreo é que, no caso de aviões com PMD superior a 8.618kg, seja introduzido um segundo critério para determinar qual regulamento deve ser utilizado para a operação de um avião a ser utilizado no transporte aéreo público com até 19 assentos de passageiros, a saber:	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Caso o 'payload' seja igual ou inferior a 3.402kg, o regulamento aplicável à operação continuará a ser o RBAC-135; ou</li></ul>	

• Caso o 'payload' seja superior a 3.402kg, o regulamento aplicável à operação será o RBAC-121. Em resumo, de acordo com a nossa proposta seriam três as possibilidades de enquadramento de um avião configurado para até 19 assentos de passageiros:

- $PMD \leq 8.618\text{kg}$  → RBAC-135 (independente de 'payload');
- $PMD > 8.618\text{kg}$ , e
  - 'payload'  $\leq 3.402\text{kg}$  → RBAC-135; ou
  - 'payload'  $> 3.402\text{kg}$  → RBAC-121.

Evidentemente, para aviões configurados com mais de 19 assentos de passageiros o enquadramento sempre seria pelo RBAC-121, independente de PMD ou 'payload', mantendo assim o novo ponto de corte do texto ANAC.

Tal alteração permitirá a inclusão de quantidade significativa de modelos de aeronaves ao RBAC-135 sem nenhum agravamento do nível de segurança operacional pretendido, além de estar aderente aos critérios técnicos de certificação de aeronaves, como veremos a seguir.

### CASUÍSTICA

De acordo com os dados do RAB de junho de 2018, existem hoje no Brasil 35 aviões registrados na categoria de transporte aéreo público não regular - táxi aéreo (TPX e D09) com as características de:

- Até 19 assentos para passageiros;
- $PMD > 8.618\text{kg}$ ; e
- 'Payload'  $\leq 3.402\text{kg}$ .

Todas estas aeronaves hoje operam de acordo com o RBAC-135 e, caso a proposta de alteração ao regulamento enviada para Audiência Pública seja adotada, estes aviões teriam que ser operados de acordo com o RBAC-121.

A seguir, os modelos de aeronaves envolvidos e suas características de PMD e 'Payload':

<b>Modelo da aeronave</b>	<b>PMD (kg)</b>	<b>'Payload' (kg)</b>
Dassault Falcon 2000EX	19.414	2.282
Cessna 560XLS/560XLS+	9.163	1.043
Cessna 560XL/XL+	9.072	1.011
Cessna 680	13.744	1.254
Cessna 650	9.530	524
Cessna 750	16.375	1.049
Embraer EMB-135BJ	24.300	1.887
Learjet 45	9.752	710
Learjet 60	10.319	1.011
Gulfstream G280	17.962	1.837
Gulfstream GVI (650)	45.177	2.948
Gulfstream 200	16.170	1.197
Gulfstream IV-X (G450)	33.838	2.341
Gulfstream GV-SP	41.277	2.812
Israel Aircraft 1124	10.660	744
Raytheon BAE125-800B (Hawker 800)	12.429	690

Existem, ainda, 166 aviões com as mesmas características registrados como transporte aéreo privado e que poderiam eventualmente migrar para a categoria de transporte aéreo público a luz dos novos modelos de negócio e assim futuras "barreiras de entrada" menores e menos custosas seriam sempre muito bem-vindas.

Há de se considerar especialmente a situação particular da Embraer - a única fabricante brasileira de aviões certificados -, que teria sua linha de jatos executivos LEGACY mandatoriamente a seguir o RBAC 121 de nascedouro, caso alguma empresa queira utilizá-las futuramente no transporte aéreo público:

- Legacy 450:  $PMD = 16.220\text{kg}$  | 'Payload' =  $1.325\text{kg}$ ;
- Legacy 500:  $PMD = 17.400\text{kg}$  | 'Payload' =  $1.270\text{kg}$ ; e

- Legacy 650: PMD=24.300kg | 'Payload'=2.240kg.

#### **JUSTIFICATIVAS:**

##### **1) QUESTÕES TÉCNICAS – CERTIFICAÇÃO DE AERONAVES E SEGURANÇA DE VOO:**

Apesar do FAR Part 23 considerar, em seu campo aplicabilidade [§ 23.2005(a)], que aeronaves durante a fase de projeto e certificação de produto são classificadas levando-se em conta seu Peso Máximo de Decolagem (PMD), outra característica como a carga paga ('payload') também é levada em conta durante a fase de modelamento do envelope estrutural de projeto [§ 23.2200 (c) (2)], que tem por consequência a parametrização de características operacionais da aeronave.

Contrapondo requisitos de projeto, tal como o número de passageiros, para aeronaves categoria transporte certificadas pelo FAR Part 25 com modelos de aeronaves certificadas pelo FAR Part 23, uma quantia de 60 passageiros [FAR Part 25, SFAR 109 (2) (a)] é limitante para atendimento ou não de requisitos operacionais. Este número de 60 passageiros é quatro vezes maior do que limites de certificação previstos no FAR Part 23 [§ 23.2005 (b).(4)], caracterizando assim uma desproporcionalidade quanto ao porte de operação e às cargas regulamentares de certificação de projeto.

Tomando por base informações agregadas na "NOTA de ESTÚDIO 07" (Oficina da OACI) de 30/Out/2016, na qual é citada expressamente que "existe uma grande variedade de alternativas para a tipificação dos requisitos para emissão de regulamentações e recomendações em função das classes de operações, tipos e tamanhos das aeronaves a serem utilizadas", e que "as linhas divisórias entre as FAR 121 e 135 devem utilizar esquemas simples e que mantenham margens de segurança operacional (...) com os menores impactos econômicos", conclui-se que as alternativas de solução para os problemas levantados quanto à presença de lacunas na legislação atual são as mais variadas possíveis, tendo por premissas básicas a simplicidade, a segurança operacional e o baixo custo.

Os modelos de aeronaves listadas no Relatório dos Aspectos Técnicos Operacionais (Grupo iii – ANEXO 1) produzido pela ANAC representam um total de 3 acidentes de um total de 1187 ocorrências (0,25%), com 11 fatalidades de um total de 562 (1,9%).

Após análise dos dados obtidos do Relatório Sumário Estatístico para Aviões produzido pelo CENIPA (2008-2017), em que se leva em conta a questão segurança de voo, percebe-se que estes números constituem patamares bem menores do que os 9,0% representados para o segmento total de Taxi Aéreo -TPX (Figura 11 do Relatório do Sumário do CENIPA).

Considerando também aspectos de historicidade, a modificação do parâmetro/atributo de PMD para 'payload' como classificatório, e o aumento de carga regulamentar via exigências de segurança para operações pelo FAR 135, que foi implantado nos EUA através da "final rule" durante 1978 até 1995, não tornaram o índice de acidentes dos operadores FAR 135 menor que do que o índice dos operadores FAR 121 para aquele país.

Após uma série de eventos com acidentes envolvendo aeronaves regidas pelo FAR 135, ocorreram várias modificações regulamentares que desencadearam a matriz de certificação de operação vigente nos EUA, e, por conseguinte, adotada pelo Brasil.

Pelo descrito acima, verifica-se certa desproporcionalidade da atitude de reclassificar o RBAC 119 em termos de apenas uma característica X (PMD) em detrimento de uma característica Y ('payload'), principalmente ao se procurar patentear a ideia de que mais regulamentos significariam mais segurança de voo.

Importante destacar aqui que tal análise acima foi possível não se considerando impactos/aspectos econômicos para os operadores cujo viés é descrito no item seguinte.

##### **2) O CRITÉRIO DE 'PAYLOAD'=3.402KG NO RBAC-121**

É importante destacar que o critério de 'payload'=3.402kg já é também utilizado como "ponto de corte" na certificação de diversos parâmetros constantes do RBAC-121 atualmente em vigor – vide as seguintes seções:

- 121.305 Equipamentos de voo e de navegação;
- 121.333 Oxigênio suplementar para descidas de emergência e para primeiros socorros. Aviões pressurizados com motores a turbina;
- 121.349 Requisitos gerais para equipamento de navegação e comunicações;

- 121.391 Comissários de voo;
- 121.1109 Inspeções suplementares;
- 121.1111 Programa de manutenção dos sistemas de interconexão de cabeamento elétrico (EWIS);
- 121.1113 Programa de manutenção dos tanques de combustível; e
- 121.1117 Meios de redução de inflamabilidade

### 3) QUESTÕES ECONÔMICAS – VIABILIDADE ECONÔMICA DE EMPRESAS QUE OPERAM DE ACORDO COM O RBAC 135:

As principais diferenças de certificação de aeronaves pelo RBAC-135 e RBAC-121 residem em critérios de manutenção, notadamente as seguintes exigências:

- Designação de inspetor-chefe;
- Exclusividade do diretor de manutenção;
- Programa de manutenção aprovado com:
  - IIO-Itens de Inspeção Obrigatória e pessoal qualificado para a IIO;
  - SASC-Sistema de Análise e Supervisão Continuada;
  - Programa de Treinamento em manutenção.

O custo adicional da certificação de uma operação regida pelo RBAC 121 para quem já é certificado previamente pelo RBAC 135 poderá inviabilizar a operação, dependendo do caso, desestimulando o crescimento e desenvolvimento do segmento.

Para empresas com poucas aeronaves na frota, que é a situação mais frequente nas empresas aqui analisadas na Aviação Geral, não será economicamente viável manter a operação com aeronaves como as citadas anteriormente. Além disso, buscamos a cada dia, como bandeira "estatutária", uma maior simplificação de processos, controles e redução de trabalhos administrativos/operacionais para que, sem prejuízo da segurança operacional, não criemos atividades e gastos adicionais ao segmento – que, diga-se de passagem, enfrenta hoje sua maior crise na esteira da brutal queda da atividade econômica nos últimos 4 anos nesse país.

### CONCLUSÃO

Consideramos que a sugestão de adoção dos critérios de classificação de aeronaves também por "payload", para aeronaves com até 19 assentos que excederem o limite de Peso Máximo de Decolagem de 8.618 Kg originalmente proposto, trará benefícios de custo e simplificação de controles e processos para as empresas representantes da indústria de transporte aéreo público, sem comprometer a segurança operacional do setor.

A adoção desta sugestão seria também mais alinhada com recentes alterações no Regimento Interno da ANAC – Resolução nº 489 de 27/Agosto/2018 que incluiu para a GTQN – Gerencia Técnica de Qualidade Normativa um novo caminho em seu Art.31 – em "planejar, propor à Diretoria e executar ações de fomento à aviação civil".

### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. A proposta de texto final deverá preservar a estrutura de aplicabilidade dos regulamentos atuais, sem que as aeronaves mencionadas passem a operar sob regras distintas das atuais. A questão de modificação de aplicabilidade de conceitos nas regras continuará sendo avaliada pela Agência, mas em um segundo momento.

<b>Contribuição nº 51</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.1 (c) As pessoas sujeitas a este regulamento devem atender aos requisitos aplicáveis e, ainda, a quaisquer requisitos adicionais mais específicos estabelecidos em outros RBAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.1 (c) As pessoas sujeitas a este regulamento devem atender aos requisitos dos demais RBAC, exceto quando tais requisitos forem alterados pelos RBAC 119, 121 ou 135 ou quando esses últimos RBAC impuserem requisitos adicionais.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>O texto foi alterado, sem uma justificativa clara, pois se altera o resultado.</p> <p>O texto atual (que consta na sugestão enviada acima, deixando-se apenas de mencionar o RBAC 125 e é uma tradução do FAR 119.1(c)) tem como objetivo estabelecer que prevalecem os requisitos dos RBAC 119, 121 e 135, quando tais regulamentos impuserem requisitos que alteram, em essência, o que consta nos outros RBAC (por exemplo, o RBHA 91), mesmo que isso não fique explícito no texto específico do RBAC (nesses casos, a relação entre os requisitos é estabelecida apenas por esse texto do 119).</p> <p>Essa previsão geral, no RBAC 119, permite que se tenha uma linha geral de ação, para decisão sobre aplicabilidade dos requisitos, mesmo enquanto não se coloca, nos requisitos específicos as previsões de exceção (do tipo "exceto como previsto no RBAC 135..." no RBAC 91; ou "Não obstante o previsto no 91.xxx" no RBAC 135), o que demandaria uma análise caso a caso pelas áreas de normas.</p> <p>No texto proposto submetido à audiência pública, não consta a exceção que consta no texto atual. Pelo contrário, apenas se estabelece que devem se cumprir requisitos adicionais previstos em RBAC específicos. Na prática, da forma como está, o texto é inócuo, pois, estando ou não escrito no RBAC 119, é óbvio que todos "devem atender aos requisitos aplicáveis", além de "quaisquer requisitos adicionais mais específicos estabelecidos em outros RBAC". O principal objetivo do texto atual do 119.1(c) é justamente estabelecer as exceções.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 52</b>
Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.5 (b)(2) Uma pessoa certificada para engajar-se em operações de transporte aéreo público segundo o RBAC 121, RBAC 135, ou ambos receberá apenas um Certificado ETA.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.5 (b)(2) Uma pessoa certificada para engajar-se em operações de transporte aéreo público segundo o RBAC 121, RBAC 135 ou ambos receberá apenas um COA.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Uso de "COA" em lugar de "Certificado ETA"; Retirada de vírgula após "135".
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 53</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.34 (a) Cada requerente de um certificado emitido segundo este regulamento e cada requerente de especificações operativas autorizando uma nova operação de características distintas às já aprovadas deve:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.34 (a) Cada requerente de um certificado emitido segundo este regulamento e, quando requerido pelas seções 121.163 do RBAC nº 121 e 135.145 do RBAC nº 135, cada requerente de especificações operativas autorizando uma nova operação de características distintas às já aprovadas deve:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>A proposta submetida à audiência inclui um novo requisito, não previsto atualmente. Hoje, o RBAC nº 119 apenas requer voo de avaliação operacional em 2 situações: certificação de novo operador; ou quando se requer uma nova espécie de operação e tal situação estiver prevista em 121.163 e 135.145. Na proposta da minuta, a certificação de novo operador e os casos previstos em 121.163 e 135.145 continuam exigindo voo de avaliação operacional. Além disso, no entanto, também se passaria a requerer o voo de avaliação operacional nos casos de quaisquer novas características de operação, independentemente de estarem previstas em 121.163 e 135.145.</p> <p>Por exemplo, hoje não é requerido voo de avaliação operacional quando um operador por demanda sob o RBAC nº 135 que opere apenas em território nacional passa a operar internacionalmente. Apenas há exigência de “testes de validação”, que não exigem, necessariamente, voos reais (135.145(f)). Pelo texto proposto, sendo uma nova característica de operação, o RBAC 119 passaria a exigir voos de avaliação operacional. Entendo que o impacto de tal alteração não foi mencionado na audiência pública.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 54</b>
Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.47 Sede Administrativa, base de operações, base de manutenção e mudança de endereço (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferente. (b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.47 Base principal de operações e base principal de manutenção. Mudança de endereço (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações e uma base principal de manutenção, que podem estar localizadas na mesma localidade ou em locais diferentes. (b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Não há definição de “sede administrativa” no RBAC nº 01, mas sim de “sede operacional”. De qualquer forma, proponho retirar o termo, porque o corpo da seção trata apenas das bases. Caso se prefira manter no título menção à sede (que, entendo, deva ser a operacional, definida no RBAC nº 01 e já utilizada e outros trechos do RBAC nº 119), sugiro que o corpo da seção passe a tratar dela também, na forma:
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Texto alterado para melhor clareza e adequação técnica. 119.47 Sede administrativa, base de operações, base de manutenção e mudança de endereço (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma sede administrativa e uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferente. (b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua sede administrativa, de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.

<b>Contribuição nº 55</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.52 Operação de aeronave com matrícula estrangeira (a) O detentor de certificado pode ser autorizado a operar uma aeronave com registro estrangeiro desde que: (1) exista um acordo entre a ANAC e a autoridade de aviação civil do Estado de registro que preveja as condições para tais operações. (2) a aeronave seja operada segundo o RBAC 121, em operações regulares, e em regime não exclusivo. (b) O procedimento de inclusão da aeronave estrangeira nas Especificações Operativas será o mesmo procedimento da inclusão de uma aeronave de matrícula brasileira.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.52 Operação de aeronave com matrícula estrangeira (a) O detentor de certificado pode ser autorizado a operar uma aeronave com registro estrangeiro desde que: (1) exista um acordo entre a ANAC e a autoridade de aviação civil do Estado de registro que preveja as condições para tais operações. (2) a aeronave seja operada segundo o RBAC 121, em operações regulares e sob um acordo de intercâmbio.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>O texto do novo requisito deve ser compatível com o já existem em 121.153 e 121.569, que prevê que aeronaves de matrícula estrangeira apenas podem ser utilizadas em operações regulares e sob um acordo de intercâmbio. Caso se queira passar a utilizar a nomenclatura “regime não exclusivo”, sugiro que a mesma nomenclatura seja utilizada no RBAC 121. Faz parte das boas práticas regulatórias utilizar a mesma expressão quando se quer referir a uma mesma coisa, pois assim fica claro da leitura que se trata da mesma coisa.</p> <p>Foi retirada a vírgula de “operações regulares e”.</p> <p>Sugiro ainda retirar o parágrafo (b), pois o processo de inclusão de aeronave estrangeira envolve particularidades, como descrito na IS 119-006 e em razão da própria existência do acordo bilateral mencionado em 119.52(a)(1), que exige análises específicas (muitas vezes, pode exigir a própria assinatura do acordo), pelo fato de a responsabilidade pela aeronavegabilidade ser do Estado de Registro, de forma que entendo que induziria os regulados a falsamente acreditar que o processo de inclusão de uma aeronave de matrícula estrangeira seria tão simples e consumiria o mesmo tempo que o de uma aeronave de matrícula estrangeira.</p> <p>Além disso, entendo que o RBAC não é o local adequado para se especificar procedimentos, nem mesmo para querer exigir que o procedimento é igual ao outro. Sugiro manter os procedimentos no nível de IS – e o que for possível igualar, constará na IS igual; o que não for possível, constará na IS de forma diferente.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Em virtude de outras contribuições e com base em Parecer recebido da Procuradoria Federal junto à ANAC, optou-se por não realizar as alterações propostas para o item 119.53, bem como não inserir os itens 119.52 e 119.52-I, de forma a possibilitar um estudo mais aprofundado do tema. Um estudo compartilhado entre a SPO e a SAR será recomendado para que se analise a necessidade, ou não, de alteração às demandas dos arranjos operacionais entre os operadores aéreos (intercâmbio, cessão de aeronaves, arrendamento com ou sem tripulante).

**Contribuição nº 56**

Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

119.52-I Cessão de aeronaves e tripulantes entre detentores de certificado (a) Acordos de cessão de direito de uso de aeronaves entre detentores de certificado segundo este regulamento, ou entre um detentor de certificado e um operador estrangeiro, devem ser registrados junto à ANAC.

(b) A cessão de tripulação entre detentores de certificado deve obedecer às restrições legais, em especial o art. 20 da Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017.

(c) Um detentor de certificado emitido segundo este regulamento pode conduzir operações para outro detentor de certificado, dentro das limitações de suas especificações operativas.

119.53

(e) Outros arranjos para transporte aéreo:

(1) um detentor de certificado emitido segundo este regulamento e operando segundo os RBAC 121 ou 135 não pode conduzir nenhuma operação para outro detentor de certificado ou para uma empresa aérea estrangeira operando segundo o RBAC 129 ou, ainda, para um estrangeiro engajado em transporte aéreo público somente fora do Brasil, a menos que ele possua outorga para operar transporte aéreo público emitida pela ANAC, conforme aplicável, e esteja autorizado pelas suas especificações operativas.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

119.53

(e) Outros arranjos para transporte aéreo:

(1) um detentor de certificado emitido segundo este regulamento e operando segundo os RBAC 121 ou 135 não pode conduzir nenhuma operação para outro detentor de certificado ou para uma empresa aérea estrangeira operando segundo o RBAC 129 ou, ainda, para um estrangeiro engajado em transporte aéreo público somente fora do Brasil, a menos que ele possua outorga para operar transporte aéreo público emitida pela ANAC, conforme aplicável, e esteja autorizado pelas suas especificações operativas.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

As seções 119.52-I e 119.53 tratam de requisitos similares.

Particularmente, os parágrafos 119.52-I(c) e 119.53(e)(1) parecem tratar do mesmo requisito, sendo o último mais completo, por abranger também operações para operadores estrangeiros. A permissão contida em 119.52-I(c) já consta em 119.53(e)(1), pois um detentor de certificado por conduzir operação para outro detentor de certificado se ele possuir outorga para operar transporte aéreo público emitida pela ANAC e estiver autorizado pelas suas EO.

Quanto ao parágrafo 119.52-I(a), entendo que a situação já é coberta pela Resolução nº 293, quando envolver aeronaves de matrícula brasileira; e pelo 121.153(d)(1), quando se tratar de avião com matrícula estrangeira (considerando que essa é a única situação em que aeronave de matrícula estrangeira pode operar no contexto do RBAC nº 119, de transporte aéreo público. Assim, não me parece necessário incluir esse requisito “adicional” no RBAC nº 119. Qual é, de fato, a obrigação adicional que esse requisito adiciona ao regulado e que não exista hoje?

Por fim, quanto ao parágrafo 119.52-I(b), observo que ele não acrescenta obrigação alguma, uma vez que, independentemente de o parágrafo constar no RBAC, a cessão de tripulação entre detentores de certificado deve obedecer a lei (incluindo o art. 20 da Lei 13.475, de 2017), pois o fato de o RBAC mencionar a lei não altera em nada a obrigação de cumprimento da lei pelos regulados. É certo que tal menção pode ser útil quando ajudar a esclarecer a relação entre a regra do RBAC e a lei. Porém, entendo que não foi este o caso ao se adicionar esse parágrafo no RBAC sem contextualizá-lo com a regra já existente para wet leasing. Em qual situação de wet leasing, entendida como contrato de arrendamento em que um detentor de certificado cede a outro uma aeronave completa e com tripulação, poderia ocorrer cumprimento do art. 20

da Lei 13.475? Porque, se o contrato de trabalho deve ser firmado diretamente com o operador da aeronave (que é o arrendatário, conforme art. 129, parágrafo único e art. 123, IV do CBA, combinados com o parágrafo 119.53(c) do RBAC nº 119), não há sentido em falar em cessão da tripulação do arrendador ao arrendatário: uma vez que o contrato de trabalho é com o próprio arrendatário, não é mais uma cessão de tripulantes. Por mais que ele eventualmente mantenha seu vínculo com o arrendador (se permitido), a execução dos serviços ocorreria em razão do contrato de trabalho firmado entre tripulante e o arrendatário – não em razão de cessão.

A menção à lei pode ser útil se ficar contextualizada com a seção que já trata da cessão de tripulantes (no caso, com aeronaves), com o objetivo de esclarecer como é possível um wet leasing (supostamente, permitido com a seção 119.53, que estabelece as regras para que o wet leasing ocorra) combinado com o cumprimento do art. 20 da Lei 13.475.

Portanto, na forma proposta, entendo que a seção 119.52-I não acrescenta requisitos aos detentores de certificado – e não ajuda a esclarecer os requisitos atualmente existentes, podendo, assim, ser retirada da minuta. Caso se pretenda mantê-la, sugiro integrá-la aos requisitos já existentes, de forma que se evite reproduzir os mesmos requisitos em diferentes trechos da norma (como, por exemplo, entendo que havia sido proposto para os parágrafos 119.52-I(c) e 119.53(e)(1)).

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

Contribuição não acatada. Em virtude de outras contribuições e com base em Parecer recebido da Procuradoria Federal junto à ANAC, optou-se por não realizar as alterações propostas para o item 119.53, bem como não inserir os itens 119.52 e 119.52-I, de forma a possibilitar um estudo mais aprofundado do tema. Um estudo compartilhado entre a SPO e a SAR será recomendado para que se analise a necessidade, ou não, de alteração às demandas dos arranjos operacionais entre os operadores aéreos (intercâmbio, cessão de aeronaves, arrendamento com ou sem tripulante).

<b>Contribuição nº 57</b>
Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.59 (a)(1) A ANAC é representada em ensaios, inspeções e fiscalizações por seus servidores designados que têm suas prerrogativas previstas no RBHA 17 ou RBAC que venha a substituí-lo.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.59 (a)(1) A ANAC é representada em ensaios, inspeções e fiscalizações por seus servidores designados.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O RBHA 17 não deve ser substituído por RBAC, uma vez que sua revogação já foi aprovada pela Resolução nº 492. Entendo que não é necessário mencionar o instrumento que dá prerrogativas aos servidores designados da ANAC. De qualquer forma, caso entendam necessário, talvez seja mais adequado passar a mencionar a IN 101.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 58</b>
Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.63 (a) Nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação para a qual ele está autorizado por suas especificações operativas, a menos que tenha conduzido operação dentro do número de dias calendáricos consecutivos conforme este parágrafo;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.63 (a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação para a qual ele está autorizado por suas especificações operativas, a menos que tenha conduzido operação dentro do número de dias calendáricos consecutivos conforme este parágrafo:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Foi indevidamente retirada a exceção ao que está previsto no parágrafo (b). Não é correto estabelecer a regra que consta no parágrafo (a) da minuta, pois não é verdade que, por exemplo, um detentor de certificado autorizado para operações regulares precisa ter conduzido operação regular nos últimos 60 dias para operar. Existe exceção a essa regra, e tal exceção está prevista no parágrafo (b): caso o detentor de certificado se enquadre na situação, ele pode cumprir o previsto em (b) para poder voltar a operar.</p> <p>Assim, a redação estava correta na forma prevista no RBAC nº 119 vigente, estabelecendo devidamente que o parágrafo (b) estabelece uma exceção ao (a).</p> <p>Claro que, ainda que o trecho seja retirado, ainda será possível entender o contexto e interpretar (a) à luz de (b) para afirmar que a situação desejada não mudou com a alteração do texto. Porém, o texto como está escrito hoje (e como foi traduzido do FAR), já traz essa mesma situação desejada, sem necessidade de se recorrer ao contexto e, a cada alteração de um texto, se gera dúvida sobre quais as razões que levaram à mudança do texto, razão pela qual não é recomendável mexer num texto que não está errado (e é mais claro que o proposto) – além de ressaltar a importância de se apresentar quadro com as notificações de proposta de regra, justificando cada alteração proposta.</p> <p>Uso de dois pontos ao final do parágrafo.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 59</b>
Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
119.73 (c) Os detentores de certificado de operador aéreo (COA) válido terão 5 (cinco) anos, a partir da data de publicação desta emenda do Regulamento, para se adequarem a esta emenda. (d) Os detentores de certificado com autorização a realizarem operações de Ligação Aérea Sistemática (LAS) têm 5 (cinco) anos, a partir da data de publicação deste Regulamento, para se adequarem às características de operação conforme este RBAC. (e) Pessoas que estejam em processo de certificação para conduzir operações segundo os RBAC 121 ou 135 devem atender aos requisitos deste Regulamento, facultado um prazo adicional de até 1 ano após a data da sua aprovação, diante das modificações da seção 119.21 introduzidas na Emenda XX deste Regulamento. (f) Pessoas que estejam autorizadas a realizar operações com fundamento na IAC 202-1001 devem readequar suas operações com base no RBAC 121 ou 135, conforme aplicável, no prazo máximo de 15 (cinco) anos a contar da data de publicação da Emenda XX deste Regulamento.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
119.73 (c) Os detentores de certificado de operador aéreo (COA) válido terão 5 (cinco) anos, a partir da data de publicação da emenda XX do Regulamento, para se adequarem a esta emenda. (d) Os detentores de certificado com autorização a realizarem operações de Ligação Aérea Sistemática (LAS) têm 5 (cinco) anos, a partir da data de publicação deste Regulamento, para se adequarem às características de operação conforme este RBAC e os requisitos aplicáveis dos RBAC nº 121 ou 135, conforme aplicável. (e) Pessoas que estejam em processo de certificação para conduzir operações segundo os RBAC 121 ou 135 devem atender aos requisitos deste Regulamento, facultado um prazo adicional de até 1 ano após a data da publicação da emenda XX, diante das modificações da seção 119.21 introduzidas na Emenda XX deste Regulamento.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Os parágrafos (d) e (f) parecem tratar do mesmo assunto, uma vez que as operações com fundamento na IAC 202-1001 são as ligações aéreas sistemáticas (LAS). Assim, sugiro unificar os parágrafos.  Em (c), sugiro mencionar o número da emenda, como feito nos outros parágrafos, para ficar claro qual é “esta emenda”. Caso contrário, a cada vez que o regulamento for emendado, poderá surgir dúvida de qual “esta emenda” deve ser considerada.  Em (e), sugiro utilizar como parâmetro a data de publicação da emenda do RBAC – e não de sua aprovação do RBAC.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. Os prazos respeitarão o previsto nos planos de transição.

<b>Contribuição nº 60</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
121.317 (c) ...  121.574 (a)(1)(vi) construído de modo que válvulas, conexões e mostradores sejam protegidos danos; e contra
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
121.317 (c) ... (Nova redação dada pela Resolução n. 262, de 29 de janeiro de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 31 de janeiro de 2013, Seção 1, página 11)  121.434(c)(2) (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014)  121.574 (a)(1)(vi) construído de modo que válvulas, conexões e mostradores sejam protegidos contra danos; e
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Problemas editoriais.  Em 121.317 e 121.434, a marca deve ser mantida a cada emenda ao Regulamento, como feito para as demais marcas de alteração, conforme art. 10 da IN 15: “Art. 10. A seção de um RBAC afetada por uma alteração deverá conter, ao seu final, entre colchetes, o número e a data da resolução que aprovou a emenda e o número e a data do Diário Oficial da União que a publicou”  A partir de 121.429 e até 121.435, a partir da 121.537 até a 121.543, de 121.573 a 121.581, os números das seções estão todos constando como removidos da minuta.  O texto de 121.574(a)(1)(vi) aparece incorreto na minuta.  Além disso, observo que há várias quebras de página na minuta disponibilizada, fazendo com que páginas fiquem quase toda em branco. Um exemplo, é a página 122 da minuta.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada e textos revisados de acordo com os apontamentos.

<b>Contribuição nº 61</b>
Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
121.385 (b) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião com tripulação de voo inferior à tripulação de voo mínima requerida pelo Manual de Voo do Avião - AFM para o tipo de avião e requerida por este regulamento para as características de operação sendo realizada e autorizada.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
121.385 (b) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião com tripulação de voo inferior à tripulação de voo mínima requerida pelo Manual de Voo do Avião - AFM para o tipo de avião e requerida por este regulamento para as características da operação sendo realizada.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Correção de texto, com “características da operação” em lugar de “características de operação”.  Foi retirado o “autorizada”, por ser desnecessário nesse local. A tripulação não pode ser inferior à mínima requerida para a operação sendo realizada. Se tal operação é ou não autorizada, isso já consta como proibição em 119.5.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 62</b>
Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
121.471 Toda a atividade de tripulantes operando aeronaves segundo este regulamento é regida pela Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, e pela regulamentação decorrente da referida lei.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
121.471 Toda a atividade de tripulantes operando aeronaves segundo este regulamento é regida pela Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e em suas respectivas regulamentações.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Atualizando a lei, conforme já proposto nessa audiência pública para a seção 135.263.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. A modificação dessa seção é escopo de outro processo normativo, sobre sistemas de gerenciamento da fadiga humana.

<b>Contribuição nº 63</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
135.103 (b) [Reservado]
135.107 [Reservado]
135.129 (a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando, segundo este regulamento, com aeronaves com configuração de passageiros de 10 ou mais assentos.
135.150 Sistemas de aviso aos passageiros e de interfone para os tripulantes (EXCLUIR E VERIFICAR REDAÇÃO COM O 121)
135.152
135.177 Requisitos de equipamentos de emergência para aeronaves tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos (verificar redação prevista no 121 e excluir)
135.178 Equipamentos adicionais de emergência (verificar texto do 121 e EXCLUIR)
135.180 Sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS) (VERIFICAR SUGESTÃO DO NOVO – EXCLUIR ITEM – ALTERAR REDAÇÃO)
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
135.103 (b) Adicionalmente, para operações com aeronaves com configuração para passageiros igual ou superior a 20 assentos, durante pousos intermediários em que passageiros permanecem a bordo para prosseguir viagem, cada detentor de certificado deve manter na cabine de passageiros um comissário de bordo e a porta principal de acesso à aeronave deve permanecer aberta (ou, em caso de intempéries, pronta para ser aberta), com meios que permitam o rápido abandono da aeronave (escada, “finger”, escorregadeira armada, etc.).
135.107 Requisitos de comissário de voo Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros superior a 19 assentos, a menos que haja um comissário de voo qualificado a bordo da aeronave.
135.129 (a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando segundo este regulamento, exceto para operações por demanda com aeronaves tendo 19 ou menos assentos para passageiros e operações complementares com aeronaves tendo 9 ou menos assentos para passageiros.
135.150 Sistemas de aviso aos passageiros e de interfone para os tripulantes [Manter o texto atual da seção]
135.152 (f) [Reservado]; (1) [Reservado]; (2) [Reservado];

135.177 Requisitos de equipamentos de emergência para aeronaves tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos

[Manter o texto atual da seção]

135.178 Equipamentos adicionais de emergência

[Manter apenas o atual parágrafo (g), reservando os demais, conforme consta na minuta de resolução]

135.180 Sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS)

[Reservar os parágrafos (a) e (b) e manter os demais, conforme consta na minuta de resolução]

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Houve alterações de requisitos resultante das alterações efetuadas no RBAC nº 135.

Os requisitos para aeronaves com mais de 19 assentos (como comissários e equipamentos) foram indevidamente retirados do RBAC nº 135. Porém, para operações com helicópteros com mais de 19 assentos, tais requisitos devem ser mantidos, ou deve ser esclarecido na audiência pública o motivo da retirada desses requisitos e a potencial redução do nível de segurança operacional associada a cada um deles.

Em 135.129, o requisito não se aplica atualmente a operações não regulares com 10 ou mais assentos – apenas se aplica a partir de 20 ou mais assentos. Pela alteração, passaria a se aplicar. Entendo que deve ser mantida a aplicabilidade atual, ou seja, apenas para operações regulares. Além disso, deve ser mantida também a aplicabilidade para operações não-regulares com helicópteros com 20 ou mais assentos.

Em alguns casos, não fica claro nem mesmo qual a real intenção da ANAC, pois a minuta do RBAC 135 foi divulgada com marcas como “(EXCLUIR E VERIFICAR REDAÇÃO COM O 121)”, como em 135.150; ou “(verificar redação prevista no 121 e excluir)” em 135.177.; ou “ (VERIFICAR SUGESTÃO DO NOVO – EXCLUIR ITEM – ALTERAR REDAÇÃO)” em 135.180.

Os parágrafos de 135.152(f), (f)(1) e (f)(2) devem ser efetivamente reservados no RBAC nº 135.

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

Contribuição parcialmente acatada e respectivas correções no texto efetuadas. Considerações mais específicas devem ser objeto de processo normativo próprio, pois tal intento escapa ao escopo do processo atual.

<b>Contribuição nº 64</b>
Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Ano em serviço significa o tempo calendário, contabilizados em anos, transcorrido desde que uma aeronave recebeu seu primeiro certificado de aeronavegabilidade brasileiro ou estrangeiro.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Ano em serviço significa o tempo calendário, contabilizado em anos, transcorrido desde que uma aeronave recebeu seu primeiro certificado de aeronavegabilidade brasileiro ou estrangeiro.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Correção de texto: uso de singular em “contabilizado”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 65</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>Base principal ou sede de manutenção significa o lugar onde se encontra as principais instalações de manutenção de um detentor de certificado (hangares, oficinas, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede operacional e/ou da base principal de operações.</p> <p>Base principal ou sede de operações significa o local, conforme aprovado em especificações operativas, onde se localizam as principais instalações operacionais de um detentor de certificado (hangares, aeronaves, pontos de embarque e desembarque de passageiros, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede administrativa e/ou da base principal de manutenção.</p> <p>Base secundária ou estação de linha significa uma unidade física que uma empresa aérea dispõe, a qual é responsável por oferecer suporte às atividades destinadas a dar início e término a voos em locais, que não a base principal, onde serão mantidos material e pessoal em apoio às suas atividades operacionais ou de manutenção. Quando relacionado à manutenção, inclui o provimento de serviços, instalações, equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimentos e materiais) destinados à realização de atividades de manutenção preventiva e de prestação de serviços de apoio à continuidade das operações.</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>Base principal de manutenção ou sede de manutenção significa o lugar onde se encontram as principais instalações de manutenção de um detentor de certificado (hangares, oficinas, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede operacional e/ou da base principal de operações.</p> <p>Base principal de operações ou sede de operações significa o local, conforme aprovado em especificações operativas, onde se localizam as principais instalações operacionais de um detentor de certificado (hangares, aeronaves, pontos de embarque e desembarque de passageiros, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede operacional e/ou da base principal de manutenção.</p> <p>Base secundária ou estação de linha significa uma unidade física que uma empresa aérea dispõe, a qual é responsável por oferecer suporte às atividades destinadas a dar início e término a voos em locais, que não uma base principal, onde serão mantidos material e pessoal em apoio às suas atividades operacionais ou de manutenção. Quando relacionado à manutenção, inclui o provimento de serviços, instalações, equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimentos e materiais) destinados à realização de atividades de manutenção preventiva e de prestação de serviços de apoio à continuidade das operações.</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Sugiro utilizar os nomes completos “base principal de manutenção” e “base principal de operações”, para não ficar dúvidas sobre o termo definido. Outras alternativas seriam “base principal (ou sede) de manutenção”; ou ainda definir com “base principal de manutenção significa... . Também pode ser denominada base de manutenção”.</p> <p>Correção de conjugação: “onde se encontram as principais instalações...”</p> <p>Substituição da expressão “sede administrativa” por “sede operacional”, pois a primeira não é definida no regulamento. Além disso, obtém-se um paralelo com a definição de “base principal de manutenção”.</p> <p>Ainda, sugiro avaliar se consideram, de fato, adequado usar “sede de operações” e “sede operacional” como significando locais potencialmente diferentes, pois entendo que os termos são potenciais sinônimos, uma vez que “operacional” tem como um significado “relativo a operação”.</p> <p>Na definição de “base secundária”, foi usado “uma base principal”, em lugar de “a base principal”, pois não existe necessariamente uma única base principal, podendo haver uma de manutenção e outra de operações.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada, com alguns ajustes de redação:

Base principal de manutenção significa o lugar onde se encontram as principais instalações de manutenção de um detentor de certificado (hangares, oficinas, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da base principal de operações.

Base principal de operações significa o local, conforme aprovado em especificações operativas, onde se localizam as principais instalações operacionais de um detentor de certificado (hangares, aeronaves, pontos de embarque e desembarque de passageiros, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da base principal de manutenção.

Base secundária ou estação de linha significa uma unidade física que uma empresa aérea dispõe, a qual é responsável por oferecer suporte às atividades destinadas a dar início e término a voos em locais, que não uma base principal, onde serão mantidos material e pessoal em apoio às suas atividades operacionais ou de manutenção. Quando relacionado à manutenção, inclui o provimento de serviços, instalações, equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimentos e materiais) destinados à realização de atividades de manutenção preventiva e de prestação de serviços de apoio à continuidade das operações.

**Contribuição nº 66**

**Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

119.21

(a)(1) suas operações com aviões com até 19 assentos para passageiro e PMD até 8618 kg de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135 devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos.

(2) suas operações com aviões com mais de 19 assentos para passageiros ou PMD superior a 8618 kg de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 121, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos;

121.191

(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(1) desta seção, cada detentor de certificado deve conduzir uma demonstração real dos procedimentos para evacuação em emergência de acordo com o parágrafo (a) do Apêndice D a este regulamento, demonstrando que cada tipo e modelo de avião com configuração para passageiros com mais de 44 assentos, a ser usado em suas operações transportando passageiros, permite uma evacuação total de passageiros e tripulantes em 90 segundos ou menos:

121.305

(j)(2) em cada avião turboélice tendo uma configuração para passageiros de mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou capacidade de carga paga superior a 7.500 lb;

(3) Em cada avião turboélice que possua uma configuração de 30 assentos para passageiros ou menos, excluindo quaisquer assentos para tripulante, e capacidade de carga paga de 7500 lb ou menos que tenha sido manufaturado após 20 de março de 1997, inclusive;

(4) Após 20 de dezembro de 2010, cada avião turboélice que possua uma configuração de 10 até 30 assentos para passageiros e capacidade de carga paga de 7500 lb ou menos que tenha sido manufaturado após 20 de março de 1997.

121.307

(c) Até 22 de dezembro de 1997, um detentor de certificado descrito nos parágrafos 121.2 (a)(1) ou (2) pode operar um avião com uma configuração de 30 ou menos assentos para passageiros que não atenda aos requisitos do sistema detector de fumaça descrito no parágrafo (a) desta seção e os requisitos de extintores de incêndio descritos no parágrafo (b) desta seção.

(d) Após 22 de dezembro de 1997, ninguém pode operar um avião categoria não transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964, com uma configuração de 10 a 19 assentos para passageiros, a não ser que este avião atenda aos requisitos do sistema detector de fumaça descritos no parágrafo (a) desta seção, exceto que este sistema detector de fumaça ou equivalente deva prover uma luz de alerta na cabine de comando ou um alerta aural que seja imediatamente reconhecido pela tripulação.

121.312

(a)(1) aviões com configuração para passageiros com 20 ou mais assentos:

121.313

(j) exceto como previsto nos parágrafos (k) e (l) desta seção, após 01 de novembro de 2003, para aviões que o parágrafo (f) desta seção que devam possuir uma “porta da cabine de comando”, que tenham peso máximo de decolagem aprovado acima de 45.500 kg ou uma configuração máxima superior a 60 assentos para passageiros e que estejam engajados ou que se pretenda engajar em voos internacionais; e para aviões cargueiros categoria transporte que possuam uma porta entre a cabine da tripulação de voo e qualquer outra área ocupada por pessoas e que estejam engajados ou que se pretenda engajar em voos internacionais:

121.318

Ninguém pode operar um avião com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião seja equipado com um sistema sonoro de aviso aos passageiros, que:

121.319

Ninguém pode operar um avião com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião seja equipado com um sistema de interfone para os tripulantes, que:

121.333

(c)(2)(i)(A) para aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante ou uma capacidade de carga paga superior a 7.500 libras, abaixo do FL 410 inclusive; (B) para aviões tendo uma configuração para passageiros com menos de 31 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante ou uma capacidade de carga paga de 7.500 libras ou menos, abaixo do FL 350 inclusive.

121.344

(a) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, ninguém pode operar sob este regulamento um avião com motores a turbina que tenha uma configuração de assentos de 10 a 19 para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulante, após 11 de outubro de 1991, a não ser que esteja equipado com um ou mais gravador de dados de voo que use um método digital de gravação e armazenamento de dados e que possa ser prontamente acessado na mídia de armazenamento. Até 20 de agosto de 2001, aviões registrados no Brasil após 11 de outubro de 1991 devem atender aos requisitos desta seção ou os parágrafos aplicáveis da seção 135.152 do RBAC 135. Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001, devem atender aos seguintes requisitos:

(b) Aviões com motores a turbina, tendo uma configuração para passageiros com menos de 10 a 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenha sido manufaturado após 18 de agosto de 2000, devem atender aos seguintes requisitos:

(c) Todos os aviões com motores a turbina, tendo uma configuração para passageiros com menos de 10 a 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenha sido manufaturado após 19 de agosto de 2002, devem gravar os parâmetros listados nos parágrafos 121.344 (a)(1) até 121.344(a)(88) deste regulamento com as faixas, precisão, resoluções e intervalos de gravação especificados no Apêndice M deste regulamento.

121.349

(e) Requisitos Adicionais de Equipamento de Sistema de Comunicação para operadores abrangidos pelo parágrafo 121.2 deste regulamento. Em adição dos requisitos do parágrafo (b) desta seção, ninguém pode operar um avião que tenha uma configuração de 10 a 30 assentos de passageiros, excluindo qualquer assento de tripulante, e uma capacidade de carga paga de 7500 libras ou menos, em condições IFR ou sobre grandes extensões de água a menos que esteja equipado com pelo menos:

121.356

(b) com motores a turbina com configuração de assentos, excluindo quaisquer assentos da tripulação de voo, de 10 a 30 assentos.

121.359

(d) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado que:

(e) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado que:

121.391

- (a)(1) para aviões que possuam uma capacidade de carga paga acima de 7.500 lb e capacidade de assentos máxima de mais de 09 e de menos de 51 passageiros, um comissário;
- (2) para aviões tendo uma capacidade máxima de carga paga de 7.500 lb ou menos e tendo uma capacidade máxima de assentos de mais de 19, mas menos de 51 passageiros, um comissário;
- (3) para aviões que possuam uma capacidade máxima de assentos de mais de 50 e menos de 101 passageiros, dois comissários;
- (4) para aviões tendo uma capacidade de assentos de mais de 100 passageiros: dois comissários e mais um comissário adicional para cada unidade (ou parte de unidade) de 50 assentos de passageiros acima da capacidade de assentos de 100 passageiros.

- (b)(1) na configuração de capacidade máxima de assentos para passageiros, com número menor de comissários do que o usado na demonstração de evacuação de emergência; e
- (2) em qualquer outra configuração reduzida de capacidade de assentos para passageiros, com número menor de comissários que o previsto no parágrafo (a) desta seção mais os tripulantes adicionais utilizados durante a demonstração de evacuação de emergência.

#### 121.431

(a)(1) estabelece qualificações para tripulantes para todos os detentores de certificado, exceto quando de outro modo especificado no texto. Os requisitos de qualificação desta subparte aplicam-se, também, a cada detentor de certificado que conduza operações complementares segundo o RBAC 135 com aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos. A ANAC pode autorizar qualquer outro detentor de certificado, que conduza operações segundo o RBAC 135, a atender aos requisitos de treinamento e qualificação desta subparte em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H do RBAC 135, exceto que tais detentores de certificado podem escolher atender aos requisitos de experiência operacional contidos em 135.344 em lugar dos contidos em 121.434; e

#### 121.1109

- (a)(1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 (trinta) ou mais, ou
- (2) uma capacidade de carga paga máxima de 3 402 kgf (7 500 lbf) ou mais.

#### 135.99

(b) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave com configuração para passageiros de 10 assentos ou mais sem um piloto como segundo em comando.

#### 135.113

Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave de tipo certificado após 15 de outubro de 1971, que tenha uma configuração para passageiros com mais de 8 assentos excluído qualquer assento para piloto, se qualquer pessoa que não seja um piloto em comando, um segundo em comando, um examinador credenciado do detentor de certificado ou um INSPAC autorizado ocupar um dos assentos de piloto.

#### 135.129

(a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando, segundo este regulamento, com aeronaves com configuração de passageiros de 10 ou mais assentos.

#### 135.150

Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, a menos que ela seja equipada com:

#### 135.151

(a) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras

de certificação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:

(b) Ninguém pode operar um multimotor, helicóptero, com motores propelidos a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que:

(g)(1) Ninguém pode operar um multimotor, avião ou helicóptero, com motores propelidos a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, que possua uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, no qual seja exigido dois pilotos por certificação ou regras de operação e que seja necessário ter um gravador de dados na seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de “cockpit” aprovado, que também:

(2) Ninguém pode operar um multimotor, helicóptero, com motores propelidos a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, tendo uma configuração de passageiros de 20 ou mais lugares, e que seja necessário ter um gravador de dados de voo nos termos da seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de “cockpit” aprovado, que também:

#### 135.152

(a) Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, ninguém pode operar segundo este regulamento um multimotor com motores a turbina, avião ou helicóptero, tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos excluindo qualquer assento para tripulantes e que tenha sido fabricado após 11 de outubro de 1991, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros especificados nos apêndices B ou C, como aplicável, devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados. O gravador deve conservar pelo menos 8 horas de operação da aeronave.

(b) Ninguém pode operar um helicóptero multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros dos apêndices D e E deste regulamento, como aplicável e como listados abaixo, devem ser gravados dentro das faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados:

(i) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e fabricados após 18 de agosto de 2000:

(j) Para todos os aviões com motores a turbina com uma configuração para passageiros de 10 a 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que tenham sido fabricados após 19 de agosto de 2002 os parâmetros listados nos parágrafos (a)(1) a (a)(88) desta seção devem ser gravados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice F deste regulamento.

#### 135.152a

(a) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, ninguém pode operar, segundo este regulamento, um avião com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido apresentado para registro no Brasil ou que tenha sido registrado fora do Brasil e incorporado às especificações operativas de um operador brasileiro após 11 de outubro de 1991, a menos que ele seja equipado com um ou mais gravadores de dados de voo aprovados que utilizarem um método digital para gravar e conservar dados e para, prontamente, recuperar tais dados a partir da gravação. A partir de 20 de agosto de 2001, aviões apresentados para registro no Brasil após 11 de outubro de 1991, devem atender aos requisitos desta seção ou aos requisitos aplicáveis dos parágrafos da seção 135.152 do RBAC 135. Adicionalmente, em 20 de agosto de 2001:

(b) Para aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de 2000:

(c) Para todos os aviões com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento requerido para tripulantes, de 10 a 19 assentos e que tenha sido fabricado após 18 de agosto de

2002, os parâmetros listados nos parágrafos 135.152(h)(1) a 135.152(h)(88) devem ser registrados dentro das faixas, precisões, resoluções e intervalos de gravação especificados no apêndice M do RBAC 121.

135.153

(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que ele seja equipado com um sistema aprovado de alarme de proximidade do solo (Ground Proximity Warning System - GPWS).

135.154

(a) Aviões fabricados após 31 de dezembro de 2003:

(1) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema; e

(2) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos, excluindo qualquer assento para pilotos, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151.

(b) Aviões fabricados em ou antes de 1º de janeiro de 2004:

(1) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipada com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também um mostrador (display) aprovado, mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema;

(2) ninguém pode operar um avião com motores a turbina com configuração para passageiros com 6 a 9 assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para pilotos, após 31 de dezembro de 2007, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda pelo menos aos requisitos para equipamento Classe B da OTP (TSO)-C151; e

135.155

(c) pelo menos um extintor manual deve ser colocado e adequadamente posicionado na cabine de passageiros de cada aeronave tendo uma configuração para passageiros de pelo menos 10, mas menos de 31 assentos.

135.165

(a) Ninguém pode operar um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou um avião multimotor em uma operação regular como definida no RBAC 119 em voo IFR ou sobre grandes extensões de água, a menos que ele seja equipada com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão usadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("Required Navigation Performance" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:

135.169

(b) Ninguém pode operar um pequeno avião, com motor convencional ou turboélice, que tenha uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo assentos para piloto, a menos que ele seja de tipo certificado no Brasil:

(c) Ninguém pode operar um pequeno avião com uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, com uma configuração de assentos maior que a máxima configuração

de assentos usada nesse tipo de avião em operações segundo este regulamento antes da entrada em vigor da presente versão. Este parágrafo não se aplica a:

(2) (i) ao apêndice A deste regulamento, desde que sua configuração para passageiros, excluindo assentos de pilotos, não ultrapasse 19 assentos; ou

(3) Para aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, trazidos a registro no RAB em, ou após, 20 de junho de 2001, cada compartimento Classe D, de qualquer volume, deve atender aos padrões de 25.857(c) e 25.858 do RBAC 25 para os compartimentos da Classe C, a menos que a operação seja uma operação exclusivamente de carga, quando, então, cada compartimento da Classe D deve atender aos requisitos de 25.857(e) para compartimentos Classe E.

(4) Para os aviões categoria transporte, com configuração para mais de 19 passageiros, registrados no Brasil antes de 20 de junho de 2001, os requisitos do parágrafo (d)(3) desta seção, a menos que de outra maneira autorizado pela ANAC, devem ser atendidos até 20 de junho de 2005.

135.171

(a) Ninguém pode operar um avião a reação ou uma aeronave tendo uma configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluindo qualquer assento para piloto, a menos que cintos de segurança e de ombro aprovados sejam instalados em cada assento de tripulante.

135.173

(a) Ninguém pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, transportando passageiros, exceto um helicóptero operando em condições visuais diurnas, a menos que a aeronave seja equipada com um equipamento de detecção de trovoadas (tipo "storm-scope") ou um radar meteorológico, ambos aprovados, instalado na aeronave.

(b) Ninguém pode operar um helicóptero que tenha uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para piloto, em operações VFR noturnas transportando passageiros quando informações meteorológicas indicarem que existem razoáveis probabilidades de que trovoadas ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, que podem ser detectadas pelo equipamento de bordo de detecção de trovoadas, ocorram ao longo da rota a ser voada, a menos que o helicóptero seja equipado com um equipamento de detecção de trovoadas (tipo "storm-scope") ou um radar meteorológico, ambos aprovados.

135.177 Requisitos de equipamentos de emergência para aeronaves tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos

135.178

Exceto quanto ao parágrafo (g) desta seção que é aplicável para qualquer aeronave, ninguém pode operar um avião com uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião possua os equipamentos adicionais de emergência especificados nos parágrafos (a) até (l) desta seção.

135.180

(a) A menos que de outro modo autorizado pela ANAC, cada detentor de certificado operando grandes aviões com motores a turbina, que tenham uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, ou peso máximo de decolagem aprovado acima de 15.000 kg, deve equipar seus aviões com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) até 28 de janeiro de 2005.

(b) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, ninguém pode operar um avião que possua motores a turbina e uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante (peso máximo de decolagem aprovado acima de 5.700 kg), a menos que ele seja equipado com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) aprovado.

135.243

(a)(1) nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações regulares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas; ou

(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações não regulares conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Foi proposto, no RBAC nº 01, separar a definição de “configuração de assentos para passageiros” em “Configuração instalada de assentos para passageiros” e “Configuração máxima certificada de assentos para passageiros”. Porém, com isso, se criaria uma dúvida nas ocorrências da expressão nos RBAC nº 121 e 135, a qual das duas novas definições se estaria referindo. Mantém-se, assim, o problema exposto na Nota Técnica que foi disponibilizada: “não é imediata a interpretação de trechos das regras que mencionam a configuração de assentos em uma aeronave como parâmetro: se seria referente à configuração máxima de assentos, ou de uma configuração específica de uma aeronave”

Tal situação exemplifica o cuidado que se deve ter ao alterar as definições utilizadas extensivamente nos regulamentos – uma vez que se pode, com isso, gerar amplos efeitos em diversos requisitos, alterando-se sua aplicabilidade ou deixando-os sem sentido. Entendo que, caso se prossiga com a proposta submetida à audiência pública, se deve ter um maior cuidado com tais situações, a fim de evitar impactos não previstos.

Um outro exemplo de tal situação é o trecho que menciona “cada detentor de certificado que conduza operações complementares segundo o RBAC 135 com aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos”, pois supostamente, com a proposta submetida à audiência, não mais existiria “operações complementares”, assim como não mais haveria operações com aviões com mais de 19 assentos sob o RBAC nº 135.

Além disso, deve ficar claro qual configuração é utilizada ao se definir, em 119.21, quais aviões operam sob o RBAC nº 121 e quais operam sob o RBAC nº 135, pois “aviões com até 19 assentos para passageiros” e “aviões com mais de 19 assentos para passageiros”, não deixa claro se prevalece a configuração instalada ou a certificada.

Na definição de qual configuração utilizar em cada caso, lembro que se deve atentar às aeronaves cargueiras, que potencialmente terão zero passageiros nem sua configuração instalada.

Igualmente, se retirou a definição de “capacidade máxima de carga paga”. Porém, há trechos dos RBAC nº 121 e 135 que se pautavam nessa definição para definir sua aplicabilidade.

Não foi sugerido o texto para alteração, pois entendo que a escolha pela configuração instalada ou certificada demanda uma análise mais aprofundada, a ser feita pela ANAC, caso a caso.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. Nos pontos em que não há necessidade de análise mais aprofundada, o texto foi adequado. Porém, com relação à questão maior de definição da configuração máxima de passageiros, o tema será tratado em um segundo momento a partir de um estudo conjunto a ser realizado entre SPO e SAR.

<b>Contribuição nº 67</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>Operação cargueira significa qualquer operação de serviço de transporte aéreo público que não inclua o transporte de pessoas ou, se pessoas forem transportadas, sejam apenas aquelas especificadas nos RBAC 121 e 135 para operações não-regulares, cujas funções sejam consideradas essenciais ao transporte de carga.</p> <p>Operação de transporte aéreo público transportando passageiros significa qualquer operação de transporte aéreo público transportando pessoas que não estejam a serviço na aeronave, como especificado nos RBAC 121 e 135. Uma aeronave usada em operação de transporte de passageiros pode, também, transportar carga, encomendas ou malotes postais além dos passageiros, desde que obedecidos os requisitos aplicáveis de fixação/posicionamento de tais cargas/encomendas/malotes postais.</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>Operação cargueira significa qualquer operação de serviço de transporte aéreo público que não inclua o transporte de pessoas ou, se pessoas forem transportadas, sejam apenas aquelas especificadas no parágrafo 121.583(a) do RBAC nº 121 ou na seção 135.85 do RBAC nº 135. Operações cargueiras, para os fins de certificação operacional, são consideradas operações não-regulares, mesmo que o detentor de certificado possua uma concessão para conduzir operações regulares de transporte aéreo de carga.</p> <p>Operação de transporte aéreo público transportando passageiros significa qualquer operação de transporte aéreo público transportando pessoas que não estejam especificadas no parágrafo 121.583(a) do RBAC nº 121 ou na seção 135.85 do RBAC nº 135. Uma aeronave usada em operação de transporte de passageiros pode, também, transportar carga, encomendas ou malotes postais além dos passageiros, desde que obedecidos os requisitos aplicáveis de fixação/posicionamento de tais cargas/encomendas/malotes postais.</p>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Definição de “operação cargueira”</p> <p>A definição de operação cargueira do RBAC nº 119 foi alterada de forma confusa. As pessoas que podem ser transportadas sem que se precise cumprir aos requisitos de transporte de passageiro (ou seja, de forma que a operação possa ser considerada cargueira) são as estabelecidas na seção 135.85 do RBAC nº 135 (denominada, não por acaso, de “Transporte de pessoas sem atender às provisões de transporte de passageiros deste regulamento”) e no parágrafo 121.583(a) do RBAC nº 121 (que possui o mesmo nome no FAR e, embora nossa tradução não deixe isso claro, tem o mesmo objetivo que é de listar as pessoas que podem ser transportadas sem que se descaracterize a operação como cargueira).</p> <p>Não é correto dizer equiparar essas pessoas com “pessoas cujas funções sejam consideradas essenciais ao transporte de carga”, pois, entre elas, consta, por exemplo, um INSPAC ou um tripulante ou empregado do detentor de certificado. Desassociar a definição dos requisitos, como se buscou fazer na proposta submetida à audiência pública, apenas criaria dúvida quanto à possibilidade de uma empresa certificada apenas para operação cargueira poder ou não levar a bordo as pessoas listadas em 121.583(a) ou em 135.85 e que não sejam de fato essenciais ao transporte de carga.</p> <p>Além disso, não fica claro o que significa o “para operações não-regulares”. Aparentemente, se buscou sintetizar a regra constante no RBAC nº 119 que estabelece que operações cargueiras seguem as regras das operações não-regulares (“As operações cargueiras, para os objetivos deste regulamento e dos RBAC 121 e 135, são consideradas como operações suplementares ou por demanda, como aplicável, mesmo que o detentor de certificado possua uma concessão para conduzir operações de transporte aéreo regular de carga.”). Porém, isso não fica claro do texto, pois essa regra não tem nada a ver com as pessoas que poderiam ou não ser transportadas. O objetivo da regra é esclarecer que, mesmo que uma operação cargueira possua as características de regular, ou seja, “o detentor do certificado ou seu representante informa previamente o horário e local de partida e o local de chegada”, elas são consideradas operações não-regulares (suplementares ou por demanda).</p>

Na análise das contribuições internas (SEI 1681712) consta que o trecho seria mantido no RBAC nº 119. Porém, não identifiquei onde estaria localizado.

Entendo que esse tratamento diferenciado para operação cargueira se justifica porque as pressões envolvidas no transporte de carga são menores do que as do transporte de passageiros (basta ver, por exemplo, o índice de regularidade dessas operações) - pressão essa que está relacionada aos requisitos mais restritivos para operações regulares, como por exemplo a exigência de DOV. Além disso, a própria severidade (perda de vidas humanas dos passageiros versus perda de carga) também justifica incluir as operações cargueiras no conjunto de operações com requisitos menos restritivos.

Definição de “operação de transporte aéreo público transportando passageiros”

O trecho “transportando passageiros” deve estar em itálico.

Além disso, novamente aqui, o mais adequado é manter a associação direta com os requisitos dos RBAC nº 121 e 135, pois assim se garante que, sempre que forem transportadas pessoas além das que podem ser transportadas sem cumprir os requisitos aplicáveis ao transporte de passageiros (ou seja, além das listadas em 121.583(a) e 135.85), se trata de operação transportando passageiros. Novamente, desfazer a associação pode ser prejudicial à coerência entre os regulamentos, pois se poderia imaginar uma pessoa a serviço na aeronave e que não se enquadre nos critérios de 135.85 (por exemplo, um funcionário do DECEA acompanhando o voo com algum objetivo ligado ao tráfego aéreo estaria a serviço a bordo da aeronave, mas não é listado em 135.85).

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

Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 68</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Controle operacional significa, referindo-se a um voo, exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o término do mesmo, visando à segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo. Nota: Não estão inseridas na conceituação de controle operacional as questões relativas a controle de manutenção.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Controle operacional significa, referindo-se a um voo, exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o término do mesmo, visando à segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro esclarecer a nota e, potencialmente, retirá-la para deixar o assunto mais bem esclarecido em IS; por exemplo, uma equivalente à AC 120-101 - Part 121 Air Carrier Operational Control, do FAA). O controle operacional possui relação com questões do controle de manutenção, pois envolve garantir que a aeronave que será utilizada na operação está aeronavegável. O item 5.3.4.2(d)(4) da Part III do Doc 8335, ao tratar dos fatores a serem avaliados na avaliação da efetividade da organização de controle operacional de um operador deve incluir: "4) determine that procedures for the release of a flight are established, which will ensure that the aircraft and its load are in conformity with the relevant flight release documents, e.g. aircraft maintenance release, MEL, CDL, aircraft mass and balance form and manifest;". Ao dizer que não estão inseridos no conceito "questões relativas a controle de manutenção", pode se dar a entender que não está incluído no conceito de controle operacional a própria garantia de que a aeronave está aeronavegável, o que é incorreto.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. Foi retirada a nota na qual se informa que controle operacional não envolve o controle de manutenção.

<b>Contribuição nº 69</b>	
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>	
<b>Instituição: ANAC</b>	
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	
119.40 (b) [Reservado] (originalmente era “(b) Dentro dos 30 dias após a data em que um detentor de certificado encerrar operações segundo os RBAC 121 ou 135, seu certificado deve ser devolvido pelo detentor à ANAC.”)	
119.61 (b) Dentro dos 30 dias após a data em que um detentor de certificado encerrar operações segundo os RBAC 121 ou 135, suas especificações operativas devem ser devolvidas à ANAC.	
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>	
119.40 (b) [Reservado]	
119.61 (b) [Reservado]	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Entendo que os requisitos devem ser compatibilizados, seja retirando ambos ou mantendo ambos. Não vejo razão para retirar o requisito de devolução do certificado, mas manter o requisito de devolução das EO. Caso se decida por manter apenas um, entendo que teria mais sentido manter o da devolução do COA, pois é um documento mais relevante.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição acatada. O texto no RBAC 119 passa a ser 119.40 (b) [Reservado]  119.61 (b) [Reservado]	

<b>Contribuição nº 70</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Empresa aérea significa uma pessoa autorizada a executar transporte aéreo de pessoas e/ou cargas e malotes postais com fins lucrativos.
Operador de transporte aéreo público significa uma pessoa jurídica engajada no serviço de transporte aéreo público e certificado segundo as normas da ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro avaliar a necessidade de duas definições distintas, considerando que, no contexto atual, o transporte com fins lucrativos apenas é autorizado como serviço aéreo público.
Além disso, sugiro avaliar os usos de cada definição (afinal, mais importante que a definição propriamente dita é a definição em seu contexto de utilização). Mesmo nas definições que estão sendo inseridas no RBAC nº 01, como na de estação de linha, se utiliza “empresa aérea”.
Observo que, em alguns casos, se utiliza “detentor de certificado”, como na definição de base principal de operações, e entendo que, no contexto do RBAC nº 01, esse termo de fato é mais amplo que “empresa aérea” ou “operador de transporte aéreo público”, pois há vários outros detentores de certificado para os quais o RBAC nº 01 se aplica, como operadores aeroagrícolas sob o RBAC nº 137, ou centros de treinamento sob o RBAC nº 142.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. A definição de empresa aérea passa a ter um sentido mais amplo. Empregada para toda e qualquer empresa que realize um serviço aéreo público, ou seja, um serviço aéreo comercializado. Texto passa a ter a seguinte redação.
Empresa aérea significa uma pessoa outorgada a executar um serviço aéreo público.
Operador de transporte aéreo público significa uma pessoa jurídica engajada no serviço de transporte aéreo público e certificado segundo as normas da ANAC.

<b>Contribuição nº 71</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Equipamento justificável da aeronave significa qualquer equipamento necessário para a operação da aeronave. Não é considerado como tal, equipamento ou lastro instalado permanentemente ou aqueles que possam ser retirados com o propósito de alterar o peso vazio de uma aeronave aumentando sua capacidade máxima de carga.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A definição não é mais utilizada, uma vez que a definição de “capacidade máxima de carga paga”, único lugar onde aparecia, foi retirada dos regulamentos. Portanto, sugiro retirá-la.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada, pois a definição de carga paga ainda permanece.

**Contribuição nº 72**

**Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Espécie de operação significa uma das cinco operações de transporte aéreo público que o detentor de certificado está autorizado a conduzir, como especificado em suas especificações operativas: doméstica, de bandeira, suplementar, complementar ou por demanda.

[reincluir definição para cada espécie de operação, podendo ser de forma simplificada com relações atuais do RBAC nº 119. Por exemplo, “operação complementar significa operação regular sob o RBAC nº 135”]

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Entendo que tal alteração não traz qualquer benefício, sendo prejudicial para a escrita dos RBAC associados e para o entendimento da regra. As espécies de operação são rótulos para operações com determinadas características. Por exemplo, operações não regulares sob o RBAC 121 são denominadas suplementares. Ao eliminar o rótulo "suplementares", o texto dos RBAC precisaria passar a utilizar "operações não regulares sob o RBAC 121", em vez do simples rótulo "operações suplementares", tornando o texto menos direto - além de se criar um potencial problema na transição, com eventuais erros na conversão do texto atual para um novo, que não use mais os nomes das espécies de operação.

[Aqui, observo que o texto acima foi escrito durante a audiência interna e vê-se que, na audiência pública, o problema em potencial se confirmou, pois há diversas ocorrências dos nomes das espécies de operações no RBAC nº 121 proposto (vide 121.95, 121.99, 121.619, 121.623, 121.631, 121.639, 121.641, 121.649, 121.661 ou no índice ou no corpo do regulamento).]

Em pelo menos um caso, a alteração proposta, torna impossível saber qual a regra a ser aplicada com relação ao aeródromo de alternativa para o destino para operações não regulares internacionais, pois passariam a se aplicar a elas tanto a seção 121.621 quanto a seção 121.623.

Em 121.687(a)(5) e em 121.689(a)(7), entendo que foi incorreto substituir “espécies de operação” por “características de operação”, pois está se referindo ao tipo de voo, como mostra o exemplo “IFR, VFR” – e não às espécies de operação identificadas no RBAC nº 119. Consultando o FAR equivalente, vê-se que não se trata, de fato, de “kind of operations” listadas no FAR 110.

Do ponto de vista do entendimento da regra, também se criam dificuldades. Um exemplo simples é a facilidade hoje que se tem em buscar pelo termo "suplementar" no regulamento, quando se procura requisitos específicos para tais operações (assim como se poderia buscar por "complementar" no RBAC 135, para os requisitos específicos dessa operação). Ao retirar o rótulo, e ter que colocar sua definição a cada uso, se cria dificuldades, pois pode ocorrer de o texto não ficar sempre exatamente igual (o que dificulta a busca) ou, mesmo que fique exatamente igual, não ser de tão fácil identificação pelo leitor: por exemplo, ao procurar por “regular”, aparecem também as ocorrências de “não-regular”). Afinal, a finalidade do rótulo é justamente facilitar essa identificação. Nesse caso, isso é reforçado porque o próprio mercado já identifica tais espécies de operação (um pouco menos no caso de operações que praticamente não existem atualmente, como as operações complementares).

Dificulta ainda mais essa busca a despadronização de uso entre “operação não-regular”, com hífen; e “operação não regular”, sem hífen. No RBAC nº 01, por exemplo, a com hífen é utilizada 2 vezes, incluindo a definição; enquanto a sem hífen é usada 3 vezes.

Assim, entendo que essa alteração geraria trabalho para revisão dos RBAC que citam as espécies de operação, para se chegar, ao final, com um resultado ao meu ver pior do que o atual.

O mais importante aqui é que não vejo ganho algum com tal mudança. Os requisitos que hoje são aplicáveis a operações suplementares continuarão sendo aplicáveis às mesmas operações, ou seja, às operações não

regulares sob o RBAC 121. Os operadores continuarão sendo certificados (e tendo suas operações certificadas/autorizadas) considerando determinadas características das operações, como é hoje, tendo, entre tais características, algumas que definem as espécies de operação (como regular/não regular; e o RBAC aplicável, 121 ou 135) e algumas que constam apenas em EO (por exemplo, no caso de operações sob 135 ou entre as não-regulares do 121, se as operações são nacionais ou internacionais).

Creio ser simplista acreditar que é o rótulo que impede ou dificulta qualquer inovação, como se deixar de chamar uma “operação não regular sob o RBAC nº 135” de “operação por demanda” viabilizasse ou facilitasse ao mercado criar uma nova forma de operar, inovadora. Assim como é hoje, desde que ele cumpra as regras aplicáveis do RBAC nº 135 para operações não regulares (e de fato opere conforme a definição de operações não regulares), qualquer inovação é permitida. Isso não muda com a simples troca de nome. Creio que está se gastando energia com tal troca, para se ter um prejuízo na escrita, na leitura e na compreensão do regulamento, e não se ter ganho algum.

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

Contribuição não acatada. Buscou-se simplificar e direcionar a exigência dos requisitos para a característica (regular, não-regular, internacional, nacional) pertinente no âmbito do projeto e retomar as definições anteriores seria um indicativo de direcionamento reverso ao do projeto.

<b>Contribuição nº 73</b>	
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>	
<b>Instituição: ANAC</b>	
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>	
119.9	(a) Nenhum explorador sujeito a este regulamento pode operar uma aeronave segundo os RBAC 121 ou 135 utilizando um nome comercial diferente daquele constante nas suas especificações operativas.
119.37	(a) (1) A informação do Estado do explorador e a autoridade expedidora;
119.39	(a)(1) (v) dispõe de uma aeronave ou mais aeronaves das quais seja explorador;
119.54	(a) Não obstante ao artigos 12, 30, 31 e 32(a) do Convênio Internacional de Aviação Civil (Chicago, 1944), quando uma aeronave com matrícula válida de um Estado contratante seja explorada sob um contrato de arrendamento, fretamento ou intercâmbio de aeronaves ou qualquer outro arranjo similar, por um explorador que não tenha sua sede operacional ou que não tenha sua residência permanente neste Estado, o Estado de matrícula, mediante acordo com aquele Estado, poderá transferir todas ou partes de suas funções e obrigações como Estado de matrícula da referida aeronave segundo os artigos 13, 30, 31 e 32(a). Desta forma, o Estado de matrícula ficará isento das funções e obrigações transferidas.
119.67	(a) (3) conhecer as partes pertinentes dos manuais do explorador e de suas Especificações Operativas.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>	
119.9	(a) Nenhum operador aéreo sujeito a este regulamento pode operar uma aeronave segundo os RBAC 121 ou 135 utilizando um nome comercial diferente daquele constante nas suas especificações operativas.
119.37	(a) (1) A informação do Estado do operador e a autoridade expedidora;
119.39	(a)(1) (v) dispõe de uma aeronave ou mais aeronaves das quais seja operador;
119.54	(a) Não obstante ao artigos 12, 30, 31 e 32(a) do Convênio Internacional de Aviação Civil (Chicago, 1944), quando uma aeronave com matrícula válida de um Estado contratante seja explorada sob um contrato de arrendamento, fretamento ou intercâmbio de aeronaves ou qualquer outro arranjo similar, por um operador que não tenha sua sede operacional ou que não tenha sua residência permanente neste Estado, o Estado de matrícula, mediante acordo com aquele Estado, poderá transferir todas ou partes de suas funções e obrigações como Estado de matrícula da referida aeronave segundo os artigos 12, 30, 31 e 32(a). Desta forma, o Estado de matrícula ficará isento das funções e obrigações transferidas.
119.67	(a) (3) conhecer as partes pertinentes dos manuais do operador e de suas Especificações Operativas.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Sugiro alterar as ocorrências de “explorador” por “operador” (ou “operador aéreo”, conforme o caso), seguindo o que já foi feito em alguns parágrafos alterados.	

Em 119.54(a), sugiro também corrigir o erro de digitação que mencionava o artigo 13 da convenção, em lugar do artigo 12, que já é citado na primeira linha do parágrafo. Em caso de qualquer dúvida, vide o artigo 83 bis da Convenção de Chicago.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 74</b>
<b>Colaboradores:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>Grande avião categoria transporte significa um avião de tipo certificado na categoria transporte (“transport category”) do RBAC 25, tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante.</p> <p>Pequeno avião categoria transporte significa um avião de tipo certificado na categoria transporte (RBAC 25), tendo uma configuração para passageiros com menos de 31 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante.</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
[Remover]
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>Sugiro remover essa definição. A definição não existe nos regulamentos de referência, como no FAR 01 ou 110.</p> <p>Já existe definição de “grande avião”, assim como já existe a definição de “categoria transporte”. Um “grande avião categoria transporte”, da forma que é utilizada nos regulamentos de referência (como o FAR 135 e como consta na última minuta do RBAC 135 colocada em audiência pública, disponível em <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2018/aud18/ap-18-2018-anexo-a-resolucao.pdf">https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2018/aud18/ap-18-2018-anexo-a-resolucao.pdf</a>), é simplesmente um avião que atende às duas características: é um grande avião (ou seja, possui PMD acima de 5700 kg) e é da categoria transporte. Vale lembrar que, por conta dessa definição problemática que constava no RBAC 119, haviam sido retiradas várias menções a “grande” no RBAC 135, como nas seções de 135.365 a 135.395 (afinal, um “grande avião categoria transporte”, como estava definido no RBAC nº 119 não poderia operar sob o RBAC nº 135), causando dificuldades de entendimento quanto à aplicabilidade dessas seções. Vide a contribuição nº 138, em <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2018/aud18/ap-18-2018-anexo-a-justificativa.pdf">https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2018/aud18/ap-18-2018-anexo-a-justificativa.pdf</a>.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A definição é utilizada no RBAC 21 e uma revisão específica do RBAC 135 deverá ser promovida.

**Contribuição nº 75**

**Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral**

**Instituição: ANAC**

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

119.67

(a)(4) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (a)(2) desta seção podem ser atendidos por militares das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte ou que exerceram atividades equivalentes a de servidor designado da ANAC, da área de operações, por 3 anos, nos últimos 9 anos.

(b) (5) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (3) e de voo do parágrafo (3)(i) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aviões militares que possam ser enquadrados na definição de aviões certificados pelo RBAC 25 em termos de peso máximo de decolagem ou que exerceram atividades equivalentes a de servidor designado da ANAC, da área de operações, por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(c)(5) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(1) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aviões militares que possam ser enquadrados na definição de aviões certificados pelo RBAC 25 em termos de peso máximo de decolagem ou que exerceram atividades de equivalentes a de servidor designado da ANAC, Piloto ou da área de operações, por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

119.71

(b) (3) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (b)(2)(i) e de voo do parágrafo (b)(1) e (2) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(c) (3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(2) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(d) (3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(1) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

119.67

(a)(4) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (a)(2) desta seção podem ser atendidos por militares das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte ou que exerceram atividades equivalentes às de servidor designado da ANAC, da área de operações, por 3 anos, nos últimos 9 anos.

(b) (5) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (b)(3) e de voo do parágrafo (b)(3)(i) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aviões militares que possam ser enquadrados na definição de aviões certificados pelo RBAC 25 em termos de peso máximo de decolagem ou que exerceram atividades equivalentes às de servidor designado da ANAC, da área de operações, por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(c)(5) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(1) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aviões militares que possam ser enquadrados na definição de aviões certificados pelo RBAC 25 em termos de peso máximo de decolagem ou que exerceram atividades equivalentes às de servidor designado da ANAC, da área de operações, por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

119.71

(b) (3) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (b)(2)(i) e de voo do parágrafo (b)(1) e (2) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades equivalentes às de servidor designado da ANAC, da área de operações, por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(c) (3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(2) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades equivalentes às de servidor designado da ANAC, da área de operações, por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(d) (3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(1) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades equivalentes às de servidor designado da ANAC, da área de operações, por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de texto:

- Uso de crase e plural em “equivalentes às [atividades] de servidor designado da ANAC”
- em 119.67(c)(5), retirada de “de” em “atividades de equivalentes”
- adequação das referências em 119.67(b)(5), pois não fica bem especificado “parágrafo (3) desta seção”.

Em 119.67(c)(5), foi retirada a menção a “piloto”, que já não constava no parágrafo equivalente de 119.71 e, entendo, era desnecessária, pois a atividade de piloto como servidor designado já se encontra sob a área de operações da ANAC. Caso se entenda que deva ser incluído “piloto”, sugiro avaliar colocar essa possibilidade também em 119.71.

Nessa seara, sugiro avaliar se especifica mais claramente o que seriam “atividades equivalentes às de servidor designado da ANAC, da área de operações”. Há uma relação direta com o “programa específico de capacitação OPS” do Programa permanente de capacitação da ANAC? Servidores “da área de operações” (isto é, que trabalham na SPO, com as operações aéreas), mas que não tenham cumprido o programa específico de capacitação OPS, mas sim os de Gerenciamento da Segurança operacional, ou o de normatização, são elegíveis? O programa PEL e a atuação na SPO, na área de licenças, eu entendo que não seria elegível, correto?

Foi alterada também a seção 119.71, que também fazia uso de “INSPAC OPS” nos parágrafos 119.71(b)(3), (c)(3) e (d)(3), por não ficar claro o motivo de a ANAC ter proposto tais alterações apenas para a seção 119.67.

Por fim, observando os requisitos dos parágrafos 119.67(a)(4), (b)(5), (c)(3); e 119.71(b)(3), (c)(3) e (d)(3), que fazem concessões especiais a militares das forças armadas e a quem atuou pela ANAC, gostaria de sugerir que se avaliasse a pertinência da manutenção de tais requisitos. Entre os fatores, temos:

- Não há equivalente no FAR ou no LAR.
- Há pessoas realizando atividades equivalentes às de servidores designados (como examinadores credenciados que realizam voos de cheque) que poderiam vir a pleitear o enquadramento no requisito
- Não fica clara a relação entre os requisitos iniciais (ser piloto ou ter experiência administrativa em aeronaves sob o RBAC nº 121, ou, no caso do RBAC nº 135, sob o RBAC nº 135) com os requisitos

alternativos (militar ou servidor designado), que permita concluir que tais alternativas proveem capacidade equivalente à pessoa assumindo a função.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada. Será retornada a expressão "INSPAC OPS". O estudo de alteração para que não incorra em lacunas ou entendimentos incorretos deverá ser realizado pela área técnica pertinente.

<b>Contribuição nº 76</b>
<b>Colaboradores: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
“Wet leasing” ou “Wet-lease” (arrendamento com tripulação) significa qualquer contrato de arrendamento onde uma pessoa concorda em prover para outra uma aeronave completa e com pelo menos um tripulante. O “wet lease” não inclui arranjos tipo “code-sharing” (transporte compartilhado) nem fretamento de aeronaves.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A expressão possui definição atualmente no RBAC nº 119, e continuaria sendo utilizada, porém não estaria mais sendo definida em local algum.  O texto atual foi alterado de “e com tripulação” para “e com pelo menos um tripulante”, para alinhamento ao FAR 110. Dessa forma, fica claro que, havendo ao menos um tripulante sendo fornecido junto com a aeronave, já se trata de wet-leasing e já se aplicam os requisitos correspondentes.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Os itens referentes aos contratos de wetleasing serão direcionados para estudos específicos pela área técnica. Serão mantidos os textos sem alteração.

**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.