



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

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

# 579 contribuições

(analisadas neste Relatório parcial somente as contribuições de número 5, 119, 202, 224, 329, 353, 362, 371, 376, 395-492, 497 e 537-538, referentes à inclusão da Subparte K, que trata do programa de propriedade compartilhada de aeronaves)

#### Contribuição nº 5

**Colaborador:** Paulo Renato Pires Fernandez

**Instituição:** BRASCOOTA – Cooperativa Brasil Transporte Aéreo de Cargas

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

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

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

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

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

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

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

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

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

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

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

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

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

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

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

Agradecemos a atenção dispensada.

Atenciosamente.

Paulo Renato Pires Fernandez  
Presidente da BRASCOOTA

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. Os tipos de operação citados pelo proponente já estão incluídos no RBAC nº 91, independentemente de estarem ou não mencionados. O parágrafo 91.1(a)(1) explicita que o RBAC nº 91 se aplica a qualquer aeronave civil dentro do Brasil. Adicionalmente, não basta o serviço ser sem fim lucrativo para que seja considerado um serviço aéreo privado, mas também que a operação se dê inteiramente em benefício do próprio operador (art. 177 do CBA). Se o serviço aéreo é prestado a terceiros ele é considerado serviço aéreo público, sujeito à concessão ou autorização.

**Contribuição nº 119**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

[não foi incluído na audiência pública o RBAC 61. Foi considerada aqui a versão do RBAC 61 disponibilizada na última audiência pública, cujos resultados ainda não foram publicados]

RBAC 61

61.3

(i)(1) realizar o treinamento periódico constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou pelo RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por esses regulamentos, realizar a instrução revisória pertinente às habilitações suspensas, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e

61.31

(f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção.

61.197

(b) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos do RBAC 135.

61.237

(f) O disposto nesta Subparte não se aplica aos pilotos que ministrem instrução de voo segundo os RBAC 121, 135 ou 142, que devem atender aos requisitos específicos previstos nesses regulamentos.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

RBAC 61

61.3

(i)(1) realizar o treinamento periódico constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121, pelo RBAC 135 ou pela subparte K do RBAC 91, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por esses regulamentos, realizar a instrução revisória pertinente às habilitações suspensas, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e

61.31

(f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121, RBAC 135 ou pela subparte K do RBAC 91, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção.

61.197

(b) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos do RBAC 135. Para pilotos empregados em operações de programa de propriedade compartilhada, a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos da Subparte K do RBAC 91.

61.237

(f) O disposto nesta Subparte não se aplica aos pilotos que ministrem instrução de voo segundo os RBAC 121, 135 ou 142 ou segundo a subparte K do RBAC 91, que devem atender aos requisitos específicos previstos nesses regulamentos.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

**Propriedade compartilhada**

Assim como os operadores sob o RBAC 135, os operadores da subparte K do RBAC 91 também deveriam ser mencionados nas exceções constantes no RBAC 61, pois também possuem programas de treinamento aprovados pela ANAC e a conclusão satisfatória desse programa de treinamento também deverá permitir a revalidação da habilitação dos tripulantes.

Não foi proposta alteração ao RBAC 61.211, em razão do texto já cobrir, indiretamente, os administradores sob a subparte K do RBAC 91.

Para a seção 61.31, a dispensa deve ser melhor estudada, pois é necessário confirmar como os administradores de programas de propriedade compartilhada poderão registrar as horas de seus pilotos (se na CIV ou se por meios simplificados, como ocorre com detentores de certificado emitido segundo o RBAC 119 e operando sob os RBAC 121 ou 135). Observo que o RBAC 91.203(a)(13) estabelecerá que não seria necessário o porte de CIV em operações sob a subparte K do RBAC 91. Porém, não fica claro se a CIV precisaria ou não ser preenchida – o que é matéria do RBAC 61.31.

Essa discussão poderia ser ampliada também aos operadores sob o RBAC 125, também mencionado na proposta de 91.203(a)(13), caso o RBAC 125 venha a ser publicado.

Caso o texto do RBAC 61 submetido à audiência pública seja alterado, pode ocorrer de outras seções também exigirem mudanças semelhantes.

#### **Administração pública / segurança pública**

Caso a ANAC entenda que órgãos de segurança pública e/ou de defesa civil (ou de toda a administração pública, a depender da aplicabilidade da subparte O do RBAC 91 - vide proposta de alteração às seções 91.1803, 91.1805, 91.1809 e 91.1811, encaminhada nessa audiência pública) também devem ser mencionados, eu não veria problema.

Ao não os mencionar, entendo que seus treinamentos deverão seguir todos os previstos no RBAC 61, cabendo à ANAC a verificação desses requisitos antes de conceder/revalidar licenças e habilitações.

Embora afete um regulamento não submetido à audiência pública, observo que esta proposta é diretamente decorrente da proposta da ANAC submetida à audiência pública nº 17/2015, tendo em vista que a não alteração do RBAC 61 em conjunto com a edição do RBAC 91 acarretará em inconsistência entre os regulamentos da ANAC.

Observo que não foram previstas mudanças equivalentes no FAR 61, quando da inclusão da subparte K no FAR 91, devido à diferença de estrutura entre FAR e RBAC 61.

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

Contribuição acatada de outra forma.

A Resolução nº 512, de 11 de abril de 2019, emendou os parágrafos 61.3(i)(1) e 61.31(f), com um texto mais geral que inclui tanto a nova Subparte K como as operações sob o RBAC nº 90.

- O parágrafo 61.197(b) perdeu o objeto da contribuição pois a Emenda 06 ao RBAC 61 excluiu a citada referência ao RBAC 135, o que torna também desnecessária a inclusão da referência à Subparte K do RBAC nº 91 proposta nesta contribuição.

- O parágrafo 61.237(f) pode se considerar já acatado pela Emenda 06 ao RBAC 61 pois a definição de instrutor de voo do parágrafo 61.2(a)(12) passou a prever não só os instrutores habilitados segundo o RBAC 61, mas também os instrutores designados por operadores certificados em seus PTO, de modo que todas as atividades no RBAC 61 previstas para serem realizadas por um "instrutor de voo" podem também ser exercidas pelos instrutores de tais operadores.

#### **Contribuição nº 202**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.213

(c) Uma pessoa autorizada a utilizar uma MEL emitida segundo a subparte K deste Regulamento ou segundo o RBAC nº 121, 125 ou 135, para uma aeronave específica, pode usar essa MEL em operações conduzidas segundo este Regulamento sem necessidade de aprovação adicional.

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

91.213

(c) Uma pessoa autorizada a utilizar uma MEL emitida segundo a subparte K deste Regulamento ou segundo o RBAC nº 121, 125 ou 135, para uma aeronave específica, deve utilizar essa MEL para atender aos requisitos dessa seção.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Harmonização com o FAR 91.213(c), que obriga os operadores mencionados a utilizarem a MEL aprovada segundo as regras específicas para atender aos requisitos da seção 91.213. No atual RBAC 91 e na minuta de RBAC 91, o regulamento dava uma opção ao regulado.

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

Contribuição acatada. Ao invés das referências aos RBAC nº 121, 125 e 135 foi utilizada referência ao RBAC nº 119.

#### **Contribuição nº 224**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.231

(a) Somente é permitido decolar com uma aeronave regida por esta Subparte para um voo sobre água além da distância de voo planado (ou em voo em auto-rotação no caso de helicópteros) da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante da aeronave e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico.

(b) Somente é permitido decolar com uma aeronave regida por esta Subparte para um voo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de voo da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com os seguintes equipamentos de sobrevivência:

(2) botes infláveis (cada um com uma luz localizadora aprovada) com capacidade aprovada para acomodar todos os ocupantes da aeronave;

(5) um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBAC nº 25, conforme aplicável.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.231

(a) Somente é permitido decolar com uma aeronave para um voo sobre água além da distância de voo planado (ou em voo em autorrotação no caso de helicópteros) da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante da aeronave e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico.

(b) Somente é permitido decolar com uma aeronave para um voo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de voo da costa mais próxima, o que for menor, se a aeronave estiver equipada com os seguintes equipamentos de sobrevivência:

(2) botes infláveis (cada um com uma luz localizadora aprovada) com capacidade aprovada para acomodar todos os ocupantes da aeronave, exceto que, para helicópteros, sujeito à autorização da ANAC, o bote pode ser dispensado se for comprovado que o tipo de helicóptero impede o transporte de um bote inflável;

(5) para grandes aviões, aviões multimotores a turbina e operações de propriedade compartilhada regidas pela subparte K deste regulamento, um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBAC nº 25.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em (b)(2), foi incluída previsão de exceção a alguns helicópteros, sujeito a autorização da ANAC, para harmonização ao item 4.3.2.1(b) do Anexo 6 Parte III Seção III e ao LAR 91.820(d)(2).

Em (b)(5), foi incluída (com relação ao atual RBHA 91.509) a expressão “conforme aplicável”. Porém, a justificativa aponta que o requisito foi movido da subparte F para se aplicar a todas as aeronaves. Assim, entendo que não fica claro como interpretar o “se aplicável”. É possível interpretar que se aplicaria, de fato a todas as aeronaves, assim como é possível interpretar que só se aplica aos aviões certificados pelo RBAC 25.

Entendo que o regulamento deveria deixar mais clara a aplicabilidade do requisito. Assim, considerando que o cabo de segurança não é requerido pelo Anexo 6, entendo que pode se manter a aplicabilidade atual, ou seja, a aplicabilidade da subparte F. Em razão da criação dos requisitos para propriedade compartilhada, tais operações foram também mencionadas.

Observo que as alterações propostas são tratadas também no FAR, porém de forma diferente. Lá, o FAR 91.509(c) prevê que as operações sob um programa de propriedade compartilhada podem deixar de cumprir os parágrafos de (b)(2) a (b)(5) se obtiverem desvio do FAA (lembrando que lá o requisito só é aplicável a tais operações e a operações com grandes aviões ou aviões multimotores a turbina). No RBAC, porém, o parágrafo 91.231(c) é reservado.

Ainda, destaco que, no FAR, embora a subparte F seja aplicável a todas as aeronaves sob a subparte K, esta seção especificamente trata apenas dos aviões. Isso foi explicitado quando da publicação da regra final (“The proposed rule was not intended to apply to helicopters”, sob o título “Over-water Operations (Secs. 91.509 and 135.167)”, em [http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument)).

Em (b), foi esclarecido que prevalece a menor das distâncias, entre 185 milhas e 30 minutos de voo. Embora entenda que, a rigor, isto não seria necessário, entendo que pode evitar dúvidas como a apontada durante a consulta pública promovida pelo FAA, na mesma página indicada acima:

“In addition, the FAA has researched the relevant regulatory provisions and has reviewed relevant rules applicable to current air carrier operations. This research reveals that the “whichever is more” language is inconsistent with the FAA’s past interpretation of the relevant regulations. Therefore, the final rule includes the words “whichever is less” in Sec. 91.509(b) to clarify that under the current rule the phrase “within 30 minutes flying time or 100 nautical miles” means whichever is the closest to shore.”

#### “Regida por esta subparte”

Esse trecho havia sido utilizado para caracterizar as aeronaves regidas pela subparte F (lembrando que essa seção tem origem na 91.509), pois a aplicabilidade da subparte F normalmente trazia problemas de interpretação e aplicação pela ANAC ou pelos regulados. Com a movimentação da seção para a subparte C, não há mais razão para manter o “regida por esta subparte”, pois não é definida aplicabilidade específica para a subparte C (assim, a aplicabilidade abrangeria toda a aplicabilidade do RBAC 91).

#### Ajuste editorial

Em (a), foi alterado de “auto-rotação” para “autorrotação”, conforme Acordo Ortográfico de 1990.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta. Também não foi incluído o parágrafo 91.509(c) na seção 91.231. Em virtude do acatamento desta contribuição, a possibilidade de desvio já incluiu os helicópteros no parágrafo (b)(2), e o parágrafo (b)(5) só inclui aviões categoria transporte, em virtude da aplicabilidade do RBAC nº 25. Não vemos também dificuldades em cumprir o parágrafo (b)(3) caso o bote possa ser instalado na aeronave. Foi acrescentado ao texto do parágrafo (b)(3), entre parênteses, o termo “quando houver”, considerando que algumas aeronaves poderão se enquadrar na exceção incluída no parágrafo (b)(2).

<b>Contribuição nº 329</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.401 (b) As seções 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 e 91.419 desta Subparte não se aplicam a uma aeronave mantida conforme um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada como previsto no RBAC nº 121 ou no parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.401 (b) As seções 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 e 91.419 desta Subparte não se aplicam a uma aeronave mantida conforme um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada como previsto no RBAC nº 121, no parágrafo 135.411(a)(2) do RBAC nº 135 ou na seção 91.1411 deste Regulamento.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Inclusão dos programas de manutenção de aeronavegabilidade continuada previstos na subparte K do RBAC 91, em alinhamento ao FAR.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A seção 91.1411 foi removida da proposta, de modo que não cabe mais estabelecer a referência.

<b>Contribuição nº 353</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.415 (a) Sempre que a ANAC julgar que sejam necessárias alterações em um programa de inspeções aprovado conforme o parágrafo 91.409(f)(4) deste Regulamento para manter a adequabilidade desse programa, o proprietário ou operador da aeronave deve, após receber a notificação da ANAC, fazer todas as mudanças requeridas.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.415 (a) Sempre que a ANAC julgar que sejam necessárias alterações em um programa de inspeções aprovado conforme o parágrafo 91.409(f)(4) ou a seção 91.1109 deste Regulamento para manter a adequabilidade desse programa, o proprietário ou operador da aeronave deve, após receber a notificação da ANAC, fazer todas as mudanças requeridas.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Inclusão de referência à seção 91.1109, como no FAR. Observo que o RBAC 91.1109(d) já faz a referência à seção 91.415.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A seção 91.1109 foi alterada para referenciar as seções 91.401 a 91.423, de modo que ficaria uma referência circular.

<b>Contribuição nº 362</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
SUBPARTE F GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
SUBPARTE F

<b>AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA, GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA</b>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Harmonização com o FAR. Conforme a seção 91.501 da minuta, a subparte abrangeria também as operações de propriedade compartilhada. Assim, entendo que, como no FAR, é necessário que o título da seção reflita sua aplicabilidade.  A propriedade compartilhada foi incluída como primeiro item da lista, para se evitar a confusão de interpretação, pois o uso de “GRANDES AVIÕES, AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA E AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA” poderia dar a entender que “de um programa de propriedade compartilhada” se aplica a todos os itens da lista.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta. De fato, como a subparte K foi harmonizada ao 14 CFR Part 91, havia sido omitida a harmonização do título da Subparte F.

<b>Contribuição nº 371</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.519 (a) (1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que é proibido fumar nos lavatórios, e que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes;  (5) para voos sobre água, procedimentos para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.509 deste Regulamento; e  (d) Para as operações conduzidas segundo a subparte K deste Regulamento, aplicam-se as instruções aos passageiros requeridas pela seção 91.1035 deste Regulamento, ao invés dos requisitos dos parágrafos (a) a (c) desta seção.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.519 (a) (1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios;  (5) para voos sobre água, procedimentos para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.231 deste Regulamento; e  (d) Para as operações conduzidas segundo a subparte K deste Regulamento, aplicam-se as instruções aos passageiros requeridas pela seção 91.1035 deste Regulamento, em vez dos requisitos dos parágrafos (a) a (c) desta seção.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Em (a)(1), foi reposicionado o trecho “que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes”, de forma a separar mais claramente o que os passageiros devem atender e o que é proibido. O texto poderia ser ainda mais simplificado para “exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos, aos placares de não fumar e às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios”.  Em (a)(5), foi alterada a referência de 91.509 para 91.231, em razão da movimentação dos requisitos dessa seção.  Em (d), proponho trocar “ao invés dos” por “em vez dos”, pois o primeiro se aplica quando há sentido de oposição, o que não é o caso. Há apenas o sentido de uma alternativa, sem que uma alternativa seja o contrário da outra.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta.

<b>Contribuição nº 376</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.531

(c) É vedada a operação de uma aeronave regida pela subparte K deste Regulamento sem um piloto designado como segundo em comando, em acordo com a seção 91.1049(d) deste Regulamento. O piloto segundo em comando deve atender aos requisitos de experiência da seção 91.1053 deste Regulamento.

91.1049

(d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo se de outro modo autorizado pela ANAC.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.531

(c) [reservado]

91.1049

(d) Em uma operação do programa, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista nas seguintes situações:

- (1) se a operação requerer dois pilotos segundo as seções 91.5 ou 91.531 deste regulamento;
- (2) se a aeronave tiver uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo os assentos para pilotos;
- (3) em voos IFR com passageiros a bordo; ou
- (4) em operações categoria II.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O regulamento me parece excessivo ao exigir de qualquer aeronave que seja operada com tripulação mínima de dois pilotos quando transportando passageiros (o que, creio, deve ser largamente o maior volume de operações). Isto incluiria até as aeronaves mais simples, o que entendo ser desnecessário.

Foram incluídas as previsões para segundo em comando constantes no RBAC 135 (135.99, 135.101 e 135.111) e na minuta de RBAC 125 (não foram encontrados requisitos mais restritivos).

O requisito mencionando “com passageiros a bordo” foi movido para o parágrafo (d)(3), em alinhamento ao RBAC 135. Não foi incluída a exceção de segundo em comando para alguns voos IFR, constante em 135.105, de forma a manter a proposta simples. No entanto, não vejo impeditivos de adotá-la.

Ainda, entendo que o requisito aplicável a categoria II pode também ser estendido a outras operações, como categoria III.

Durante a consulta pública promovida pelo FAA, o assunto foi questionado (vide “notas”, ao final desta justificativa), apontando-se a possível falta de padronização ao se conceder as autorizações para voos com apenas um piloto, previstas na regra. O FAA respondeu que trabalharia em orientações para garantir uniformidade na aplicação da regra. Não encontrei, porém, em documentos públicos, como a AC 91-84 e o Order 8900, tais orientações, mesmo mais de uma década após a publicação da regra.

Ainda, o FAA indicou que aeronaves certificadas pelo FAR 23 poderiam receber o desvio mencionado em 91.1049(d).

Discordando da solução adotada pelo FAA, entendo que é mais adequado publicar no regulamento qual a regra será seguida, especialmente se já se prevê que algumas situações irão ser enquadradas no desvio previsto no regulamento. Como recurso para permitir a flexibilidade desejada pelo FAA, vejo como possível estabelecer, adicionalmente, como parágrafo (d)(5) da proposta, uma condição adicional como “sempre que a ANAC considerar necessário”, para permitir tratar exceções futuras que a ANAC venha a considerar necessárias.

Caso a regra para operar com um só piloto não conste de forma clara no regulamento, seria importante ao menos mencionar o que a ANAC considera ao emitir tal autorização.

Em último caso, caso não conste nem a regra clara no regulamento, nem seja mencionado o que a ANAC considera ao emitir, entendo que o assunto deveria ser bem detalhado em uma IS.

#### Parágrafo 91.531(c)

Quanto ao parágrafo 91.531(c), entendo que é desnecessário, uma vez que apenas reforça o requisito já estabelecido na própria subparte K e que é válido para todas as operações sob a subparte K (e não somente para grandes aviões e aviões multimotores a turbina). Ainda, o requisito não é aplicável a grandes aviões e aviões multimotores a turbina que não estejam em programas de propriedade compartilhada. Assim, não vejo razão para, na subparte F, repetir (ou fazer referência a) um requisito já constante na subparte K.

Esta desnecessidade seria reforçada com a proposta para o parágrafo 91.1049(d), que deixaria de requerer dois pilotos para várias situações, tornando o texto de 91.531(c) da minuta não condizente com o do 91.1049(d).

#### Notas:

“Two Pilot Crews

GAMA states that when the FOARC was considering this NPRM, aircraft certificated under part 23 were not part of fractional ownership programs (as defined by the NPRM). However, safe and efficient operations of part 23 aircraft are feasible under fractional programs, and FAA should make allowances for them to operate under the proposed part 91, subpart K. However, part 23 aircraft, including some turboprops, are typically certificated to fly safely with a single pilot. GAMA therefore recommends that two pilots should not be required for part 23 aircraft to qualify for part 91, subpart K operations.

FAA Response: With respect to aircraft certificated under part 23, FAA believes that the deviation authority provided in Sec. 91.1049 is adequate to cover situations where a two-pilot crew is not necessary.”

“EJA also answered FAA's question concerning "whether this proposal is appropriate for a single pilot operation permitted under the deviation provision contained in proposed Sec. 91.1049." EJA recommends that single pilot operations be addressed in the rule because if this problem is handled under deviation authority there will be "wide variation in interpretation of the regulations by the different FSDO's throughout the country."

(...)

FAA Response:

(...)

In response to EJA's concern about the FAA granting inconsistent deviations for single-pilot operations, the FAA is developing guidance for subpart K implementation to ensure that there is uniformity among the FSDO's for granting such deviations.”

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rqFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rqFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument)

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

Não foi incluída a operação categoria III, conforme mencionado (mas não sugerido), primeiramente porque a FAA não incorporou essa regra e, depois, porque a questão deveria ser melhor estudada antes da decisão, tendo-se em vista que a operação categoria III é muito mais instrumentalizada e isso poderia, talvez, viabilizar a operação com um só piloto. Dessa forma, hoje não há segurança o bastante para incluir a restrição no parágrafo 91.1049(d)(4).

Por outro lado, foi incorporado no texto a seção 135.105 do RBAC 135 (com a redação adaptada), nos parágrafos 91.1049(f) e (g).

O restante da contribuição foi acatado conforme foi proposto (o parágrafo (c) foi excluído ao invés de reservado).

#### Contribuição nº 395

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[Propõe-se abordar aspectos relacionados ao programa de propriedade compartilhada não abordados:

- alteração no RBAC 61 em razão da possibilidade de concessão/revalidação de habilitações pela conclusão satisfatória de programas de treinamentos aprovados sob a subparte K do RBAC 91

- esclarecimento sobre como se dará o registro de aeronaves do programa de propriedade compartilhada no RAB: se será criada uma nova categoria ou se será utilizada a TPP, se será exigido que o operador constante no RAB seja alguém específico (por exemplo, o administrador de programa)

- esclarecimento sobre alguma eventual autoridade econômica para o administrador de programa]

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendo que alguns aspectos deverão ser esclarecidos com a regulamentação dos programas de propriedade compartilhada pela subparte K do RBAC 91.

#### Programas de treinamento e RBAC 61

Entendo que os programas de treinamento aprovados segundo a subparte K do RBAC 91 deverão ser considerados equivalentes aos do RBAC 121 ou 135, no sentido de serem mencionados no RBAC 61 como meios de se obter uma habilitação.

Caso, até a análise dessa proposta, a emenda 06 do RBAC 61 ainda não tenha sido publicado, creio que se poderia aproveitar essa emenda para já tratar desse assunto.

Este assunto foi mais detalhado em outra proposta.

#### Registro de aeronaves

Entendo que devem ser esclarecidos (não necessariamente no RBAC 91, mas em algum documento da ANAC) como deverá ser o registro das aeronaves de um programa de propriedade compartilhada no RAB.

Entendo que poderiam ser consideradas TPP. Entendo que, sem nenhuma orientação adicional, esta já seria a opção padrão.

Para o cadastro de operador, entendo que a melhor opção seria registrá-la com o administrador de programa como operador. No entanto, isso precisaria ficar claro.

#### **Autoridade econômica**

Entendo que, caso a ANAC requeira do administrador de programa, alguma autoridade econômica específica (por exemplo, se é requerido ser pessoa jurídica, se a constituição dessa pessoa jurídica deve passar por alguma avaliação prévia da ANAC, etc).

Os esclarecimentos poderiam estar em uma IS sobre o programa de propriedade compartilhada, caso sejam apenas incluídas referências a regras já existentes hoje. No entanto, caso a ANAC entenda que devem ser estabelecidas regras específicas para a propriedade compartilhada (por exemplo, uma nova categoria de aeronave), entendo que seria mais adequado revisar ou criar regras específicas sobre o assunto.

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

Não há contribuição a ser analisada, mas apenas respostas aos questionamentos formulados.

Com relação à contribuição referente às mudanças no RBAC 61, referir-se à análise da contribuição nº 119 deste Relatório.

Com relação ao registro de aeronaves, a ANAC entende que a categoria de registro seria TPP para o caso de propriedade compartilhada, sem a necessidade de criação de categoria específica para essa modalidade. Como existem responsabilidades previstas no CBA ao operador registrado de uma aeronave, entende-se que o administrador do programa deveria figurar como operador e o contrato a ser averbado deverá contemplar cláusulas específicas sobre responsabilidade civil e garantias. Compreende-se que o conceito de propriedade compartilhada gera maior dúvida com relação aos critérios de operação do que propriamente às questões de domínio, uma vez que a propriedade em condomínio já é oficialmente registrada e prevista, conforme leitura do art. 111 da Resolução nº 293.

Considerando que o parágrafo 91.1005 (a) veda explicitamente o transporte remunerado de pessoas ou bens em um voo do programa de propriedade compartilhada, que a propriedade compartilhada tampouco se refere à prestação de serviços aéreos especializados públicos, que o administrador de programa apenas prestará aos cotistas do programa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis da subparte K, a atividade se afasta da definição de serviço aéreo público constante do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) e, portanto, a constituição dessa pessoa jurídica não precisa (por força de lei) passar por alguma avaliação prévia da ANAC, salvo se a ANAC entendesse que essa avaliação fosse necessária para garantir algum requisito técnico com vistas à segurança das operações, o que até agora não é o caso.

#### **Contribuição nº 396**

**Colaborador:** João Erick de Mattos Fernandes

**Instituição:** EFA Escola de Aviação Civil / Aria Engenharia e Manutenção de Aeronaves

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

Subparte K

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

Exclusão por completo da subparte K

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

A ANAC foi criada para, dentre outros objetivos, regular a operação de aeronaves Civis em território brasileiro.

No entanto, quando regula a administração de um bem ou bens privados para a prestação de serviço privado, a ANAC fere o artigo 5o da Constituição Federal, já que a associação é livre em nosso país e a associação para o uso compartilhado de aeronaves não ter um fardo maior que a regulação imposta a um único proprietário, sob pena de violação da liberdade de associação por meio da regulação específica da ANAC.

Depreende-se, portanto, que a imposição de requisitos mais restritivos àqueles que escolheram se associar para compartilhar uma ou mais aeronaves é inconstitucional.

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

Contribuição não acatada.

A Lei nº 11.182/2005 dá competência à ANAC para realizar a regulação técnica de qualquer atividade relativa à aviação civil, mesmo as de natureza privada. No caso, o racional para a regulação está na presença de assimetria de informação, que impede parte dos usuários (no caso, os cotistas do programa) de exercerem controle operacional sobre os voos. Neste caso a regulamentação garante o cumprimento de critérios mínimos de segurança para as operações.

#### **Contribuição nº 397**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1001

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(1) associado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, é controlado ou está sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para os fins de determinação de uma associação segundo esta subparte;

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que, no caso das operações de voo descritas no parágrafo (b)(6)(ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes àquelas operações, o cotista que operar a aeronave seja considerado um cotista no programa gerido pelo associado;

(5)(i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;

(vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo a cota, os serviços de administração do programa e aspectos da troca de aeronave do programa em regime de dry lease;

(9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(1)(v) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um associado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao associado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(1) associado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, é controlado por ou está sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para os fins de determinação de uma associação segundo esta subparte;

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis. No caso das operações de voo descritas no parágrafo (b)(6)(ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes àquelas operações, o cotista que operar a aeronave é considerado um cotista no programa gerido pelo associado;

(5)(i) provisão dos serviços de administração de programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;

(vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo os seguintes aspectos: a cota, os serviços de administração do programa e a troca de aeronave do programa em regime de *dry lease*;

(9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(5)(vi) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um associado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao associado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- em (b)(1), “é controlado por”

Em (b)(3), a definição de cotista pode ser encerrada antes do “desde que”, pois é a definição de cotista que se aplica a todas as situações. A frase seguinte apenas tem o objetivo de esclarecer que, no caso de um cotista utilizar aeronave em um programa gerido pelo associado, ele também será considerado (ou seja, “embora não se encaixe na definição, será considerado”) um cotista do programa gerido pelo associado.

Em (b)(5)(i), foi utilizado a expressão constante na definição de 91.1001(b)(8), trocando “serviços de administração para o programa” por “serviços de administração de programa”. No FAR, a expressão é “fractional ownership program management services”.

Em (b)(5)(vi), creio que a tradução correta do FAR teria “aspectos” se referindo a todos os assuntos do contrato – e não somente a “troca de aeronave do programa em regime de dry lease”.

Uma solução alternativa seria retirar “aspectos do programa”, que considero desnecessário, para escrever de forma mais direta: “(vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo a cota, os serviços de administração do programa e a troca de aeronave do programa em regime de *dry lease*.”

Por fim, observo que nesse parágrafo (e em alguns outros) a expressão em inglês, “dry lease” não foi colocada em itálico na minuta de RBAC 91.

Em (b)(9) foi corrigida a referência ao parágrafo que trata do contrato multianual. Observo que não existe o parágrafo (b)(1)(v) nesta seção. Este erro veio da tradução do FAR, onde o erro também acontece. Pode-se confirmar que o parágrafo correto é o (b)(5)(vi) tomando por base a proposta submetida a consulta pública pelo FAA ([http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument)), onde havia parágrafo (b)(1)(v) e correspondia ao parágrafo (b)(5)(vi) da regra publicada. A referência correta é usada no item 9 do Apêndice 1 da AC 91-84.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. O termo “multianual” não foi adotado. Em substituição foi acrescentado ao caput da seção 91.1003 um esclarecimento de que o contrato de administração deve ter pelo menos 1(um) ano.

#### Contribuição nº 398

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1001

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(5) programa de propriedade compartilhada ou programa significa qualquer sistema de propriedade e troca de aeronave que contenha todos os seguintes elementos:

- (i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;
- (ii) duas ou mais aeronaves aeronavegáveis;
- (iii) um ou mais cotistas por aeronave do programa, com pelo menos uma aeronave do programa possuindo mais do que um cotista;
- (iv) direito de propriedade de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista;
- (v) um contrato de troca de aeronave em regime de dry lease entre todos os cotistas; e
- (vi) contrato multianual de administração de programa abrangendo a cota, os serviços de administração do programa e aspectos da troca de aeronave do programa em regime de dry lease;

91.2001

(b) Em até dois anos após a data de publicação deste Regulamento todos os operadores que já operam na modalidade de propriedade compartilhada devem obter especificações administrativas em conformidade com a subparte K deste Regulamento. Porém, uma vez obtidas essas especificações administrativas, todos os requisitos da subparte K passam a ser exigidos para os operadores, ainda que não tenha decorrido todo o prazo estabelecido para a obtenção das referidas especificações administrativas.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

[Não é proposto aqui um texto específico. Conforme discussão abaixo, são apresentadas possíveis linhas de ação, de acordo com a intenção da ANAC ao criar a subparte K:

- definir uma aplicabilidade mais ampla para a subparte K, passando os critérios definidores a requisitos para todas as operações abrangidas na aplicabilidade;
- incluir uma previsão no RBAC 91 (seja estabelecendo diretamente no RBAC 91 ou fazendo referência a outros normativos já existentes) de que outras determinadas operações similares às definidas como propriedade compartilhada não são permitidas;
- manter o texto da minuta, aplicando-se às regras da subparte K somente aos que se encaixarem por completo nas definições de 91.1001(b)(5), mantendo-se não reguladas as demais operações similares.]

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Esta proposta se centra na discussão sobre a extensão de o que seria definido como propriedade compartilhada pela ANAC e qual o objetivo da ANAC ao estabelecer os requisitos da subparte K.

Atualmente já existem algumas operações de propriedade compartilhada (ou que se denominam dessa forma). Não necessariamente esses casos atuais se encaixam na definição de propriedade compartilhada proposta.

A rigor, os requisitos da subparte K se aplicarão aos acordos que atendam à definição de propriedade compartilhada do RBAC 91; e acordos outros que não se encaixem nessa definição continuarão sem regimento específico. Supondo que atualmente esses acordos não são proibidos continuarão sem ser proibidos e sem o estabelecimento de requisitos adicionais (pois a subparte K não abrangeria tais acordos). Nesse sentido, a regra apenas padronizaria uma parcela do mercado, que se encaixasse nas definições, não alterando a situação do restante. Essa situação pode levar a que acordos que até se encaixariam na definição alterem suas características (por exemplo, fazendo contratos limitados ao período de um ano, não atendendo ao “multianual” de 91.1001(b)(5)(vi)), de modo a não mais se encaixar, de forma a não se verem obrigados a cumprir novos requisitos.

Ao final, copio dois trechos com a posição do FAA de que realmente apenas as operações que se encaixem na definição de propriedade compartilhada são submetidas aos requisitos da subparte K.[1]

Vale destacar também que haveria outra diferença associada, pelo fato de a ANAC ter retirado previsões do RBAC 91.501.

Entendo que, caso seja intenção da ANAC obrigar todos os operadores a se adequar às definições de propriedade compartilhada do RBAC 91 – e consequentemente aos requisitos da subparte K do RBAC 91 –, essa intenção deveria ser explicitada no regulamento. Entendo que haveria diferentes formas de fazê-lo:

- adotando-se uma definição mais abrangente de propriedade compartilhada, passando o que atualmente é colocado como definição ao status de requisito. Assim, a subparte K abrangeria todos os tipos de acordo que a ANAC pretender atingir (e não mais apenas a parcela do mercado que satisfaz as definições da minuta), estabelecendo para todos os acordos abrangidos os requisitos que a ANAC estabelecer (e aí podem ser incluídos, como requisitos, o que hoje consta como elementos definidores da propriedade compartilhada).
- uma segunda forma seria estabelecer proibições (seja no novo RBAC 91 ou mesmo se utilizando de previsões já constantes em outros normativos; neste último caso, conviria apresentar a proibição no RBAC 91, mencionando tais previsões), explicitando-se assim que outras determinadas formas de acordo não seriam aceitas caso não se encaixassem na definição de propriedade compartilhada do RBAC 91.

Por outro lado, caso seja intenção da ANAC apenas estabelecer um novo modelo de negócio, sem proibir os modelos similares não enquadrados na definição constante na minuta, entendo que o texto pode ser mantido. No entanto, creio que é razoável a probabilidade de que esta abordagem resulte em poucos interessados em se submeter aos requisitos adicionais, pois o benefício (a possibilidade de ofertar um serviço reconhecido pela ANAC) pode não compensar os custos adicionais (por exemplo, com a composição da tripulação, treinamento, trabalho administrativo, requisitos muito mais altos do que os do RBAC 91 e, em alguns casos, mais altos mesmo do que os do RBAC 135 (sempre 2 pilotos, por 91.1409; requisitos de experiência (91.1053)). No âmbito do FAA, esses custos adicionais teriam sido reduzidos em razão de o comitê que discutiu e fez as recomendações de alteração de regra (FOARC – Fractional Ownership Aviation Rulemaking Committee) ter incorporado às regras práticas já utilizadas pelos operadores que passariam a ser regulados (alguns exemplos são encontrados buscando-se por “best practice” na proposição de regra do FAA: [http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument)).

Esta proximidade entre prática atual e regulamento a ser estabelecido é essencial caso a intenção da ANAC seja a de atrair operadores ao modelo – e não a de impor que os operadores se adequem ao novo regulamento.

Feita essa discussão, esclareço que não foi proposto um texto específico de alteração pois não ficou muito clara, nos arquivos da audiência pública, a intenção da ANAC. Embora se mencione, na FAPAN, “Os operadores que hoje operam sob a modalidade de propriedade compartilhada também deverão se adequar”, isto pode tanto ser entendido como abrangendo apenas os que operam sob a definição estrita do RBAC 91.1001(b)(5) quanto como abrangendo todos os que se denominam “propriedade compartilhada” (mesmo que hoje não se encaixem na definição da minuta). Como esta obrigatoriedade de adequação estaria no regulamento em 91.2001, entendo que apenas se referiria aos que atuarem sob a definição estrita do RBAC 91.1001(b)(5).

Proponho que a intenção seja explicitada na resposta à contribuição, bem como seja tomada uma decisão de acordo com essa intenção (seja uma das linhas de ação aqui propostas, ou outra considerada adequada pela ANAC).

#### Notas:

[1] No Order 8.900:

“C. Programs Not Fitting Regulatory Definitions. Shared aircraft ownership or management arrangements that do not fit within the regulatory definitions or applicability of part 91 subpart K should be reviewed on a case-by-case basis to determine the appropriate regulatory requirements. For example, a shared aircraft arrangement where the owners pilot their own aircraft might more appropriately fit the definition of a flying club or other ownership option not subject to part 91K. Operations that involve compensation should be closely examined to determine if they can be operated under the provisions of 14 CFR § 91.501 (interchange, joint ownership, or time share), under exceptions to part 119, 135, or 121, or whether they are subject to the rules applicable to air carriers or commercial operators. Programs marketed as fractional ownership programs that do not meet the regulatory definitions of a fractional ownership program should not continue to market the program as a fractional ownership program. These programs are encouraged to change their marketing names to reflect the appropriate regulatory requirements.”

<http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=8900.1,Vol.2,Ch5,Sec1>

Na proposta de regra, esta era também a posição do comitê que elaborou a minuta:

“The FOARC recommended that proposed subpart K of part 91 should apply only to fractional ownership program aircraft and not to other business aircraft arrangements including traditional flight departments, the use of management companies providing aviation expertise, flying clubs, partnerships or other ownership forms such as joint ownership. These types of operations do not meet the new definitions of “fractional ownership program,” and components of those programs, set forth in proposed subpart K. These definitions clearly delineate the differences between fractional ownership program requirements, other types of ownership and traditional management arrangements.”

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument)

O uso compartilhado de aeronaves sem ser sob a subparte K do RBAC nº 91 não estará proibido, mas quem pretender se engajar em um modelo de negócio de administração de programa para terceiros deverá atender à subparte K. Para tanto serão necessárias cotas mínimas para os cotistas e contratos de administração de no mínimo de 1 ano (vide seção 91.1003).

<b>Contribuição nº 399</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (1) a provisão de serviços de administração do programa em um programa de propriedade compartilhada;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (1) a provisão de serviços a terceiros de administração do programa em um programa de propriedade compartilhada
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Considerando que os administradores ficarão sujeitos substancialmente aos mesmos requisitos do RBAH 135, entendemos que devem fazer jus a importação de aeronaves sob o regime de admissão temporária nos termos da IN RFB No. 1600, de 14 de Dezembro de 2015.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada. A administração do programa de propriedade compartilhada sempre será um serviço prestado a terceiros, os verdadeiros proprietários das aeronaves do programa.

<b>Contribuição nº 400</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (3) a operação de uma aeronave do programa incluída em um programa de propriedade compartilhada gerida por um associado de um administrador de programa do qual o cotista faça parte.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (3) a operação de uma aeronave do programa incluída em um programa de propriedade compartilhada gerida por um coligado de um administrador de programa do qual o cotista faça parte.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro. Este ajuste de tradução deve ser feito em todo o documento.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta, em todo o regulamento.

<b>Contribuição nº 401</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (a) Em adição aos requisitos estabelecidos em outras subpartes deste Regulamento, esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis a cotistas e administradores dos programas de propriedade compartilhada regendo:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (a) Em adição aos requisitos estabelecidos em outras subpartes deste Regulamento, esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis a cotistas, sociedades cooperativas de cotistas e administradores dos programas de propriedade compartilhada regendo:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser

perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada conforme proposta.

**Contribuição nº 402**

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(1) associado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, é controlado ou está sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para os fins de determinação de uma associação segundo esta subparte;

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(1) coligado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, e controlado ou esta sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para fins de determinação de uma coligação segundo esta subparte.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro. Este ajuste de tradução deve ser feito em todo o documento.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada conforme proposta, em todo o regulamento.

**Contribuição nº 403**

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(3) cotista ou proprietário significa um individuo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que, no caso das operações de voo descritas no parágrafo (b)(6)(ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes àquelas operações, o cotista que operar a aeronave seja considerado um cotista no programa gerido pelo associado;

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(3) cotista ou proprietário significa um individuo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas, e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que, no caso das operações de voo descritas no paragrafo (b) (6) (ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes aquelas operações, o cotista que operar a aeronave seja considerado um cotista no programa gerido pelo coligado;

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada conforme proposta.

**Contribuição nº 404**

<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (4) cota significa a propriedade ou direito à propriedade de uma cota de um arrendamento multianual e/ou uma cota de um arrendamento multianual conversível em uma cota de propriedade de uma aeronave de um programa;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (4) cota significa o direito de propriedade ou direito de uso/posse multianual e/ou um direito de uso/posse multianual conversível em direito de propriedade de uma aeronave de um programa;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste de tradução tendo em vista que leasehold interest significa um direito de uso/posse e não um arrendamento.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. Foi mantido no texto a “propriedade”, além do “direito de propriedade”. O termo “multianual” não foi adotado. Em substituição foi acrescentado ao caput da seção 91.1003 um esclarecimento de que o contrato de administração deve ter pelo menos 1(um) ano. O restante foi acatado conforme foi proposto.

<b>Contribuição nº 405</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (5) (i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (5) (i) provisão dos serviços de administração para o programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta.

<b>Contribuição nº 406</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (5) (iv) direito de propriedade de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (5) (iv) direito de uso/posse de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste de tradução, uma vez que o texto em inglês trata de possession e não ownership.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>

Contribuição acatada, porém, foi mantido o direito de propriedade também no texto.

<b>Contribuição nº 407</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (6) (i) uma aeronave na qual um cotista possua direito a uma cota mínima e que tenha sido incluída em um acordo de troca de aeronave em regime de dry lease em conformidade com o contrato multianual de administração do programa;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (6) (i) uma aeronave na qual um cotista possua, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas, direito a uma cota mínima e que tenha sido incluída em um acordo de troca de aeronave em regime de dry lease em conformidade com o contrato multianual de administração do programa;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta. O termo “multianual” não foi adotado. Em substituição foi acrescentado ao caput da seção 91.1003 um esclarecimento de que o contrato de administração deve ter pelo menos 1(um) ano.

<b>Contribuição nº 408</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (6) (ii) no caso de um cotista de um programa operando uma aeronave em um programa diferente gerido por um associado do administrador de programa desse cotista, uma aeronave:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (6) (ii) no caso de um cotista de um programa operando uma aeronave em um programa diferente gerido por um coligado do administrador de programa desse cotista, uma aeronave:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta, em todo o regulamento.

<b>Contribuição nº 409</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte (8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, incluindo mas não se limitando:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas, incluindo mas não se limitando:

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

#### Contribuição nº 410

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(1)(v) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um associado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao associado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1001 Aplicabilidade

(b) Para os efeitos desta subparte

(9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas, serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa multianuais referenciados no parágrafo (b)(1)(v) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um cotista estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um coligado do administrador de programa, as referências nesta subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao coligado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda a vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

O termo "multianual" não foi adotado. Em substituição foi acrescentado ao caput da seção 91.1003 um esclarecimento de que o contrato de administração deve ter pelo menos 1(um) ano.

#### Contribuição nº 411

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte incluída no programa gerido pelo associado do administrador de programa do cotista operador; e
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte incluída no programa gerido pelo coligado do administrador de programa do cotista operador; e
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste de tradução da palavra affiliate para refletir o termo jurídico mais adequado no direito brasileiro
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta, em todo o regulamento.

<b>Contribuição nº 412</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Sugestão de inclusão.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (b) Para os efeitos desta subparte 11) Sociedade Cooperativa de Cotistas significa uma sociedade cooperativa constituída na forma da lei 5.764/71 que age no interesse dos cooperados que são cotistas e estão agrupados em seccionais ou empreendimentos, correspondendo cada seccional ou empreendimento a uma aeronave de um programa de propriedade compartilhada ou aeronave de um programa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta, com pequena diferença de forma quanto à redação.

<b>Contribuição nº 413</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1001 Aplicabilidade (c) Os requisitos desta subparte referentes a um cotista ou a um administrador de um programa aplicam-se, também, a qualquer pessoa que se engajar em uma operação regida por esta subparte sem possuir as especificações administrativas requeridas por ela.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1001 Aplicabilidade (c) exceto no caso de sociedades cooperativas agindo no interesse de seus membros, os requisitos desta subparte referentes a um cotista ou administrador de um programa aplicam-se, também, a qualquer pessoa que se engajar em uma operação regida por esta subparte sem possuir especificações administrativas requeridas por ela.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avantto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada.

A justificativa da contribuição não deixa muito claro o que se pretendia com ela. Parece-nos claro que a sociedade cooperativa em si apenas representará os cotistas, mas não se beneficiará do uso das aeronaves em nome deles, de modo que ela não se engajará, em nome próprio, em operações regidas pela subparte K. A exceção proposta então seria inócua.

#### Contribuição nº 414

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

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

##### **8-Subparte “K” – Operações de aeronaves de propriedade compartilhada**

##### **8A- Parágrafo 91.1001– Aplicabilidade:**

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(...)

(8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, incluindo mas não se limitando:

(...)

(ii) ao emprego, fornecimento ou contratação de pilotos e outros tripulantes;

(...)

##### **8B- Parágrafo 91.1049 – Pessoal:**

(b) O administrador de programa deve contratar (direta ou indiretamente) um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:

(...)

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

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

##### **8-Subparte “K” – Operações de aeronaves de propriedade compartilhada**

##### **8A- Parágrafo 91.1001– Aplicabilidade:**

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(...)

(8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, incluindo mas não se limitando:

(...)

(ii) ao emprego, necessariamente com vínculo empregatício\*, ~~fornecimento ou contratação~~ de pilotos e outros tripulantes;

(...)

##### **8B-Parágrafo 91.1049 – Pessoal:**

(b) O administrador de programa deve contratar ~~(direta ou indiretamente)~~, necessariamente com vínculo empregatício\*, um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:

(...)

*\*Obs.: Mesma redação do RBHA-65 – Despachante Operacional de Voo e Mecânico de Manutenção Aeronáutica (parágrafo 65.91 e demais).*

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

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

##### **8-Subparte “K” – Operações de aeronaves de propriedade compartilhada**

##### **8A- Parágrafo 91.1001– Aplicabilidade:**

*Objetivo da alteração do texto:*

*-Impedir que se crie uma possibilidade de desrespeito à CLT, deixando claro a necessidade de contratação do tripulante com vínculo empregatício.*

Não há a possibilidade de “fornecimento” de pilotos e outros tripulantes, de acordo com a legislação em vigor: estes têm que ser regularmente empregados, com registro em CTPS como qualquer outro trabalhador da iniciativa privada no Brasil. Portanto, é importante que o RBAC-91 deixe claro esta necessidade quanto à nova regulamentação de operações de aeronaves de propriedade compartilhada, que já deve nascer com o viés da legalidade trabalhista.

##### **8B-Parágrafo 91.1049 – Pessoal:**

*Objetivo da alteração do texto:*

-Mesmo do item anterior: impedir que se despreze a CLT.

O Se não há a possibilidade de “fornecimento” de pilotos e outros tripulantes, muito menos estes poderiam ser “contratados indiretamente” – isto é: terceirizados. Portanto, pelos mesmos motivos anteriores, é imperativo que se altere o texto do regulamento neste parágrafo.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A ANAC não entra no mérito da forma de contratação do pessoal.

#### Contribuição nº 415

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1003 Contrato multianual de administração de programa entre cotista e administrador

(c) designe o administrador de programa como agente do cotista para receber o serviço de informações referentes ao programa que a ANAC provê aos cotistas e autorize a ANAC a enviar tais informações ao administrador de programa na função de agente do cotista para tais serviços; e

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1003 Contrato de administração de programa entre cotista e administrador

(c) designe o administrador de programa como procurador do cotista para receber as informações referentes ao programa que a ANAC provê aos cotistas e autorize a ANAC a enviar tais informações ao administrador de programa na função de procurador; e

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

##### Multianual

O FAR 91.1003 não possui “multianual” no título. Caso se pretenda incluir o “multianual” no título (afinal, por 91.1001(b)(5)(vi), o contrato é multianual), entendo que se deve incluir “multianual” também no texto introdutório da seção: “Cada cotista deve possuir um contrato multianual entre ele e o administrador de programa que:”.

Ainda, entendo que, não havendo requisitos para duração do contrato multianual, deveriam ser aceitos contratos com o mínimo de 2 anos. Caso se pretenda estabelecer uma duração mínima diferente, entendo que se poderia incluir um parágrafo adicional nesta seção.

Sobre o assunto, o FAA esclarece o seguinte na AC 91-84: “Program agreements are multiyear agreements. The regulation does not specify the number of years in a multiyear contract; however, the industry average is 3–5 years.”

##### (c)

Na AC 91-84 (“The designation of the program manager as the owner’s agent for service. Normally most correspondence, program approvals and coordination, and other contact will take place between the Federal Aviation Administration (FAA) and the agent for service or identified points of contact”) e no Order 8900, Volume 2, Capítulo 5, Seção 1 (“A contract that designates the program manager as the owner’s agent for service to receive correspondence from the FAA. While the FAA will generally correspond through the agent for service or other designated contacts, the FAA has the right to contact the owner(s) directly, if necessary.”; <http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=8900.1,Vol.2,Ch5,Sec1>), utiliza-se a expressão “agent for service”, que pode ser traduzida como “procurador” ou “representante”, para esclarecer que o contrato deve prever que o administrador atue como procurador/representante do cotista nas comunicações com a ANAC.

Entendo que o texto proposto deixa esse papel mais claro do que a tradução que trata de “serviço de informações”.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

O termo “multianual” não foi adotado. Em substituição foi acrescentado ao caput da seção 91.1003 um esclarecimento de que o contrato de administração deve ter pelo menos 1(um) ano.

#### Contribuição nº 416

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1003 Contrato multianual de administração de programa entre cotista e administrador

Cada cotista deve possuir um contrato entre ele e o administrador de programa que:

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1003 Contrato multianual de administração de programa entre cotista e administrador

Cada cotista deve possuir um contrato entre ele, a sociedade cooperativa de cotistas, se for o caso, e o administrador de programa que:

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

O termo “multianual” não foi adotado. Em substituição foi acrescentado ao caput da seção 91.1003 um esclarecimento de que o contrato de administração deve ter pelo menos 1(um) ano.

#### Contribuição nº 417

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1005

(c) Somente é permitido vender ou arrendar uma cota de propriedade de aeronave em um programa que seja menor do que aquela estabelecida no parágrafo 91.1001(b)(10) deste Regulamento se os voos associados a essa cota forem operados segundo o RBAC nº 121 ou 135 e forem conduzidos por uma empresa aérea certificada segundo o RBAC nº 119.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1005

(c) Caso um programa atenda a todas as características listadas em 91.1001(b)(5), como exceção de 91.1001(b)(5)(iv), somente é permitido vender ou arrendar uma cota de propriedade de aeronave em um programa que seja menor do que aquela estabelecida no parágrafo 91.1001(b)(10) deste Regulamento se os voos associados a essa cota forem operados segundo o RBAC nº 121 ou 135 e forem conduzidos por uma empresa aérea certificada segundo o RBAC nº 119. Esta regra se aplica a ainda que, segundo a definição constante em 91.1001(b)(5), a cota mínima seja uma das características que definem o programa de propriedade compartilhada.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto da minuta traz um problema, relacionado à definição de programa de propriedade compartilhada, de 91.1001(b)(5). Segunda essa definição, para ser definido como um programa de propriedade compartilhada, é necessário que o programa contenha uma série de características, entre elas, “direito de propriedade de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista”, sendo a cota mínima definida em 91.1001(b)(10).

Assim, a rigor, caso um acordo entre operadores e administradores de aeronaves não possua essa característica de cota mínima, não poderia ser considerado um programa de propriedade compartilhada, e, portanto, a subparte K não se aplicaria ao caso. Portanto, para tratar esta situação, foi esclarecido que a regra se aplica a programas que atendam a todas as demais características de 91.1001(b)(5), com exceção de 91.1001(b)(5)(iv); e reforçado que tal regra se aplica mesmo que isso faça com que este acordo não possa ser caracterizado como um programa de propriedade compartilhada segundo 91.1005(b)(5).

A proposta se baseia na discussão exposta no documento de publicação da regra que incluiu a subparte K no FAR 91, da qual destaco os trechos abaixo:

“EJA believes that the final rule should clarify the regulatory ramifications of a fractional ownership interest not meeting the minimum requirement of an interest equal to, or greater than, one-sixteenth of a subsonic, fixed-wing aircraft or one-thirty-second of a rotorcraft aircraft. EJA suggests that the final rule should specify that any system of aircraft exchange which meets the definition of “fractional ownership program” in all respects except that one or more of the fractional owners possess less than a “minimum fractional ownership interest” will be required to conduct program operations for such owners under appropriate air carrier regulations rather than under subpart K.

(...)

FAA Response:

(...)

The FAA agrees with the suggestion by EJA that the regulation should explain the ramifications of a fractional operation not meeting the minimum interest requirements. The regulation has been modified to add Sec. 91.1005(c) to make it clear that fractional ownership programs with more than 16 owners per aircraft, including sublease shares that result in an ownership interest smaller than 1/16th, must be operated by a part 119 certificate holder under part 135 or 121, as applicable.”

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument)

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O texto do regulamento não proíbe que haja cotas menores do que 1/16 (avião) ou 1/32 (helicóptero), mas apenas exige que todos os cotistas tenham pelo menos uma cota mínima deste tipo. Mas eles podem possuir esta cota mínima em uma aeronave e cotas menores em outras aeronaves.

<b>Contribuição nº 418</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1007 (a) Quando uma aeronave fora do programa for utilizada como substituta em um voo do programa, esse voo deve ser operado em conformidade com o RBAC nº 121 ou 135, como aplicável.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1007 (a) O administrador somente pode oferecer a um cotista um voo com uma aeronave que não seja uma aeronave do programa, conforme definido no parágrafo 91.1001(b)(6) deste regulamento, se esse voo for operado por um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e em conformidade com o RBAC nº 121 ou 135, como aplicável.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
<p>O texto da minuta traz uma inconsistência com a definição de “voo do programa”, que é um voo conduzido segundo a subparte K do RBAC 91. No texto em inglês, entendo que o trecho “when a nonprogram aircraft is used to substitute for a program flight” significa que o uso de uma aeronave “fora do programa” ocorreria em substituição ao voo do programa, ou seja, se utilizaria uma aeronave fora do programa para realizar um voo que de outra forma seria um voo do programa (mas não será). Esse voo com aeronave fora do programa já não seria realizado segundo a subparte K do RBAC 91 e já não seria um voo do programa: o requisito estabelece que tal voo deverá ser realizado conforme o RBAC 135 ou 121.</p> <p>Creio ser importante destacar que o voo sob RBAC 121 ou 135 deve ser realizado por detentor de certificado (seja o próprio administrador, seja um terceiro), para explicitar que não basta que sejam seguidos os requisitos operacionais do RBAC 135.</p> <p>Por fim, optei por fazer menção à definição de aeronave do programa, para evitar que seja interpretado que o uso de uma aeronave de um associado (91.1001(b)(1)) e que não estaria listada nas especificações administrativas do administrador já obrigaria que o voo fosse realizado segundo os RBACs 121 ou 135.</p> <p>Feitas essas considerações, o parágrafo foi reescrito, buscando deixar mais claro seu objetivo.</p>
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada com diferença de forma. Foi excluída a referência ao parágrafo 91.1001(b)(6), por ser desnecessária e tendo-se em vista a simplificação do texto.

<b>Contribuição nº 419</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1011 (b) As especificações administrativas, autorizações e aprovações requeridas por esta Subparte são emitidas para, e somente em nome do administrador de programa, como representante da coletividade dos cotistas. As especificações administrativas, autorizações e aprovações não são afetadas por nenhuma alteração na cota de uma aeronave do programa, desde que a aeronave permaneça sendo uma aeronave do mesmo programa.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1011 (b) As especificações administrativas, autorizações e aprovações requeridas por esta Subparte são emitidas para, e somente em nome do, administrador de programa, como representante da coletividade dos cotistas. As especificações administrativas, autorizações e aprovações não são afetadas por nenhuma alteração na cota de uma aeronave do programa, desde que a aeronave permaneça sendo uma aeronave do mesmo programa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste editorial: inclusão de vírgula após “e somente em nome do”, de forma a separar o trecho do restante do texto. Entendo que as vírgulas, antes e depois, poderiam ser retiradas. No entanto, uma vez que a minuta propôs a primeira vírgula, no início do trecho, entendo que deveria haver também uma vírgula ao final do trecho.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A seção foi excluída do texto.

<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações (a) Cada cotista no controle operacional de um voo do programa é o responsável final pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo. Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando o cotista delega o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou confia nos conhecimentos do administrador de programa, ambos são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações (a) Cada cotista diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas de cotistas, no controle operacional de um voo do programa é o responsável final pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo. Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando o cotista delega o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou confia nos conhecimentos do administrador de programa, ambos são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Conforme explanado em nossa reunião de 16 de dezembro pp. a Avanto opera por intermédio de uma Cooperativa, sendo que cada aeronave do programa equivale a uma seccional ou empreendimento, à maneira das cooperativas de habitação. Esta estrutura possibilita evitar a necessidade de novo registro da aeronave toda vez que haja uma alteração de cotista. Ao mesmo tempo, sendo a cooperativa uma entidade que age no interesse de seus membros, e os representa perante terceiros, os mesmos poderão ser perfeitamente identificados, por intermédio dos livros de registro de seccionais, atendendo assim aos requisitos de identificação determinados por esta Subparte.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Perdeu o objeto devido à seção 91.1011 ter sido excluída do texto. Um voo do programa deverá ser sempre controlado pelo administrador de programa, que se responsabilizará pela qualificação do piloto e pela operação como um todo. Em configurações onde o cotista utilize a aeronave com piloto próprio, sem, por exemplo, se submeter ao programa de treinamento do administrador de programa, não será considerado um voo do programa sob a Subparte K. No entanto, se a aeronave utilizada estiver incluída em um programa de propriedade compartilhada, o administrador ainda deverá se responsabilizar pela manutenção que tiver sido feita, mesmo que o controle do voo não seja do administrador. Vide seção 91.1009.

<b>Contribuição nº 421</b>
<b>Colaboradores:</b> Marguerita Coelho Toledo, Antonio Donizeti Savio
<b>Instituição:</b> Líder Táxi Aéreo SA– Air Brasil
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações (a) Cada cotista no controle operacional de um voo do programa é o responsável final pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo. Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando o cotista delega o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou confia nos conhecimentos do administrador de programa, ambos são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1011 Controle operacional. Responsabilidades e delegações (a) <b>Todos os cotistas são os responsáveis finais</b> pela segurança das operações e pelo cumprimento de todos os requisitos dos RBAC aplicáveis, incluindo aqueles relacionados com a aeronavegabilidade e operações em conexão com o voo, <b>devendo ser inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro como operadores e exploradores da aeronave</b> . Cada cotista pode delegar parte ou todo o desempenho de tarefas associadas ao administrador de programa, <b>que deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro como operador e explorador da aeronave</b> , e pode contar com o administrador de programa no que diz respeito ao conhecimento em aviação e serviços da administração do programa. Quando <b>os cotistas delegam</b> o desempenho de tarefas ao administrador de programa ou <b>confiam</b> nos conhecimentos do administrador de programa, <b>todos</b> são solidariamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565/86) estabelece que:

*Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.*

*Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:*

*I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;*

*II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;*

*III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;*

*IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação. (Grifou-se!)*

Verifica-se, pois, que deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro o operador ou explorador de aeronave, que, no caso dos serviços aéreos privados, deverá ser o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos.

A definição legal do operador ou explorador é de suma importância para que seja delimitada a responsabilidade civil em relação a passageiros tripulante e terceiros daquele que conduz uma aeronave.

Assim, viola os preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565/86) o texto que estabelece que, no compartilhamento de aeronaves, a cada voo será estabelecido um operador distinto, sem a devida inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro, sendo definido operador como simplesmente aquele cotista no controle operacional de um voo do programa. Por exemplo, no caso de apuração de responsabilidade civil do operador, no caso de um acidente, como o terceiro prejudicado terá conhecimento de quem será o operador eventual causador do acidente, se o seu nome não está inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro ?

Há de ser ajustado o texto proposto para prever que todos os quotistas deverão constar como exploradores/operadores da aeronave compartilhada, sendo inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro, bem como deverão assumir a responsabilidade civil pela operação, independentemente do voo estar ou não sendo conduzido em benefício de um determinado cotista.

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

Contribuição não acatada.

A contribuição vai justamente na contramão do requisito, cujo objetivo é justamente dividir as responsabilidades a quem compete em determinado momento. Se a aeronave está em poder do cotista, ele é o responsável. Se está em poder do administrador de programa, ele é o responsável. Quando há delegação, ambos são responsáveis solidariamente. Não há sentido na responsabilização solidária a respeito de atos que a outra parte não controla.

Um voo do programa deverá ser sempre controlado pelo administrador de programa, que se responsabilizará pela qualificação do piloto e pela operação como um todo. Em configurações onde o cotista utilize a aeronave com piloto próprio, sem, por exemplo, se submeter ao programa de treinamento do administrador de programa, não será considerado um voo do programa sob a Subparte K. No entanto, se a aeronave utilizada estiver incluída em um programa de propriedade compartilhada, o administrador ainda deverá se responsabilizar pela manutenção que tiver sido feita, mesmo que o controle do voo não seja do administrador. Vide seção 91.1009.

#### **Contribuição nº 422**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1013

(a)(3) o risco de responsabilidade civil, administrativa e/ou penal no evento de ocorrência relacionada ao voo que cause ferimentos pessoais ou danos à propriedade.

(c) Cada administrador de programa deve assegurar-se de que cada cotista ou seu representante tenha acesso à declaração de aceitação de tais cotistas de aeronave do programa. Cada administrador de programa deve assegurar-se que a ANAC tenha acesso às declarações de aceitação de todos os cotistas de aeronaves do programa.

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

91.1013

(a)(3) o risco de responsabilidade civil, administrativa e/ou penal no evento de ocorrência relacionada ao voo que cause ferimentos pessoais ou danos a propriedades.

(c) Cada administrador de programa deve assegurar-se de que cada cotista ou seu representante tenha acesso à declaração de aceitação de tais cotistas de aeronave do programa. Cada administrador de programa deve assegurar-se de que a ANAC tenha acesso às declarações de aceitação de todos os cotistas de aeronaves do programa.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajustes editoriais:

- Em (a)(3), foi retirada a crase e colocado “propriedades”, no plural, de forma a deixar mais claro que não se trata de uma propriedade específica. O texto trata do dano a qualquer pessoa e a qualquer propriedade, incluindo, por exemplo, terceiros em solo.

- Em (c), foi utilizado “assegurar-se de que” na segunda frase, da mesma forma que já era utilizado na primeira.

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

Contribuição não acatada. A seção 91.1013 foi excluída da proposta.

**Contribuição nº 423**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1015

(a)

(1) uma lista atualizada de todos os cotistas e dos tipos, números de série e marcas de nacionalidade e registro das aeronaves;

(4) as autorizações para um programa de inspeções aprovado segundo a seção 91.1109 deste Regulamento, incluindo o tipo de aeronave, número de série e marcas de nacionalidade e matrícula e números de série de cada aeronave a ser operada segundo o programa. É vedado conduzir qualquer voo do programa utilizando uma aeronave não listada;

(6) a localização específica da base principal de operações do administrador de programa e, se diferente, o endereço que serve como ponto primário de contato para correspondência entre a ANAC e o administrador de programa e o nome e endereço postal do agente de serviços do administrador de programa;

(d) O administrador de programa deve informar por escrito à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, qualquer estabelecimento ou modificação de localização de sua base principal de operações, sede operacional ou base principal de manutenção.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1015

(a)

(1) uma lista atualizada de todos os cotistas e dos tipos, números de série e marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves;

(4) as autorizações para um programa de inspeções aprovado segundo a seção 91.1109 deste Regulamento, incluindo o tipo de aeronave, número de série e marcas de nacionalidade e matrícula cada aeronave a ser operada segundo o programa. É vedado conduzir qualquer voo do programa utilizando uma aeronave não listada;

(6) a localização específica da base principal de operações do administrador de programa e, se diferente, o endereço que serve como ponto primário de contato para correspondência entre a ANAC e o administrador de programa e o nome e endereço postal do representante do administrador de programa;

(6)-I a localização específica da base principal de manutenção do administrador de programa;

(d) O administrador de programa deve informar por escrito à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, qualquer estabelecimento ou modificação de localização de sua base principal de operações ou base principal de manutenção.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

**(a)(1)**

“Marcas de nacionalidade e matrícula”, em lugar de “marcas de nacionalidade e registro”.

**(a)(4)**

“Números de série” estava repetido.

**(a)(6)**

Entendo que não fica claro o uso da expressão “agente de serviço”. Creio que uma melhor tradução para “agent of service” seria “representante” ou ainda “procurador”.

**(a)(6)-I**

Foi incluído um parágrafo adicional para exigir a inclusão da base principal de manutenção nas especificações administrativas, em adição à base principal de operações.

Observo que o texto do FAR 91.1015(a)(6) é similar ao do FAR 119.49(a)(1), ao se referir somente à base principal de operações.

No RBAC 119.49(a)(1), utilizamos apenas “localização específica da sede operacional”. No entanto, a IAC 119-1003 e a prática estabelecem que a EO contenha também os dados da base principal de manutenção.

O assunto poderia ser mantido somente no âmbito do RBAC 91.1015(a)(1), como “qualquer outra informação que a ANAC considere necessária”. Porém, tendo-se, de antemão, uma decisão de que a base principal de manutenção deva ser incluída nas especificações administrativas (se for realmente este o caso), entendo que é mais adequado citá-lo no regulamento do que deixar o assunto em aberto – o que implicaria em despadronização das especificações administrativas a serem emitidas.

**(d)**

Foi retirada a expressão “sede operacional”. O FAR utiliza “principal base of operations” and “main operations base”, que foram traduzidos como “base principal de operações” e “sede operacional”. No entanto, não há definições desses termos no RBAC 91 ou no RBAC 01. Há definições no RBAC 119, porém, embora se trate de expressões distintas, o RBAC 119 estabelece que devem ser o mesmo local.

“Para os fins deste regulamento, [a base principal de operações] deve ser a sede operacional citada em documentação da Superintendência de Serviços Aéreos da ANAC (ANAC-SSA).”

“Para os objetivos deste regulamento, a Sede Operacional citada em documentação da ANAC-SSA deve ser a base principal de operações como definida nesta seção.”

Assim, proponho que o RBAC 91 não reproduza os dois termos constantes no RBAC 119, referindo-se apenas a “base principal de operações”. O RBAC 91 não possui outras ocorrências de “sede operacional”.

Destaco o seguinte trecho da NPRM que propôs o FAR 119, expondo o conceito de “principal base of operations” e “main operations base” para o FAA:

“Section 119.47--Maintaining a principal base of operations, main operations base, and main maintenance base; change of address. Proposed Sec. 119.47 requires that a certificate holder maintain a principal base of operations and also allows it to establish a main operations and main maintenance base. “Principal base of operations” is defined in Sec. 119.3 as “the primary operating location of a certificate holder as established by the certificate holder.” Air carriers with large operations may have other bases located with or separate from the principal base of operations. The FAA proposes to refer to these bases as “main operations base” and “main maintenance base”.”

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A contribuição referente à inclusão do parágrafo (6-l) foi acatada com a inclusão de um parágrafo (7) e renumeração dos demais itens. O parágrafo 91.1015(a)(4) foi removido da proposta.

#### Contribuição nº 424

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1017

(b)(2) a ANAC estabelecerá um prazo razoável e não inferior a sete dias, dentro do qual o administrador de programa pode submeter por escrito informações, pontos de vista e argumentação a respeito da emenda;

(b)(4)(ii) o administrador de programa solicite a reconsideração da emenda segundo o parágrafo (d) desta seção.

(c)(3) após considerar todo o material apresentado, a ANAC notificará ao administrador de programa sobre:

(i) a adoção da emenda solicitada;

(ii) a adoção parcial da emenda solicitada; ou

(iii) o indeferimento da solicitação de emenda. Neste caso, administrador de programa poderá apresentar recurso para reconsideração do indeferimento de acordo com o parágrafo (d) desta seção; e

(d) (3) uma solicitação de reconsideração, se apresentada dentro do prazo de 30 dias, suspende a efetividade de qualquer emenda adotada pela ANAC, salvo se a ANAC considerar, de forma justificada, em acordo com o parágrafo (e) desta seção, que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata para eliminação de risco inaceitável à segurança operacional;

(e) (1) poderá tornar a emenda efetiva a emenda às especificações administrativas no dia em que o administrador de programa receber a notificação da ANAC, sem levar em conta o prazo disposto no parágrafo (b)(4) desta seção; e

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1017

(b)(2) a ANAC estabelecerá um prazo razoável e não inferior a sete dias, dentro do qual o administrador de programa pode submeter por escrito informações, pontos de vista e argumentação a respeito da emenda;

(b)(4)(ii) o administrador de programa solicitar a reconsideração da emenda segundo o parágrafo (d) desta seção.

(c)(3) após considerar todo o material apresentado, a ANAC notificará ao administrador de programa sobre:

(i) a adoção da emenda solicitada;

(ii) a adoção parcial da emenda solicitada. Neste caso, administrador de programa poderá apresentar recurso para reconsideração do indeferimento parcial de acordo com o parágrafo (d) desta seção; ou

(iii) o indeferimento da solicitação de emenda. Neste caso, administrador de programa poderá apresentar recurso para reconsideração do indeferimento de acordo com o parágrafo (d) desta seção; e

(d) (3) uma solicitação de reconsideração, se apresentada dentro do prazo de 30 dias, suspende a efetividade de qualquer emenda emitida pela ANAC, salvo se a ANAC considerar, de forma justificada, em acordo com o parágrafo (e) desta seção, que existe uma situação de emergência requerendo ação imediata para eliminação de risco inaceitável à segurança operacional;

(e) (1) poderá tornar efetiva a emenda às especificações administrativas no dia em que o administrador de programa receber a notificação da ANAC, sem levar em conta o prazo previsto no parágrafo (b)(4) desta seção; e

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correções/ajustes editoriais:

- Em (b)(2), “argumentação”

- Em (b)(4)(ii), “salvo se ... solicitar” em lugar de “solicite”. Alinhamento ao “considerar” de (b)(4)(i)

- Em (c)(3)(ii), incluída observação de que o administrador também pode apresentar recurso contra uma decisão de indeferimento parcial (adoção parcial da emenda), conforme constante em (d)(1): “após receber a notificação da ANAC com relação ao indeferimento total ou parcial de sua solicitação de emenda”

- Em (d)(3), considero que não é adequado tratar a emenda a uma especificação operativa como “adotada” pela ANAC (especialmente quando a emenda não foi emitida na forma solicitada pelo administrador). A emenda é emitida pela ANAC.

- Em (e)(1), há repetição de “a emenda”. Ainda, é necessário corrigir “administrativas” e “dosposto”

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

#### Contribuição nº 425

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1019

(a) A qualquer tempo ou lugar a ANAC poderá realizar inspeções ou vistorias, outras que não uma inspeções em rota, para verificar a conformidade de um administrador de programa segundo esta subparte às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(b)(2) permitir que a ANAC realize qualquer inspeção ou vistoria, outra que não inspeção em rota, para verificar a conformidade às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das especificações administrativas ou parte delas.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1019

(a) A qualquer tempo ou lugar a ANAC poderá realizar inspeções ou vistorias para verificar a conformidade de um administrador de programa segundo esta subparte às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(b)(2) permitir que a ANAC realize qualquer inspeção ou vistoria para verificar a conformidade às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das suas especificações administrativas ou de parte delas.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(a) e (b)(2)

Entendo que não há razão para limitar as prerrogativas da ANAC quanto à realização de inspeções em rota. Concordo que tais inspeções normalmente não serão utilizadas, como atualmente não são realizadas para inspeções em rota sob o RBAC 135 (embora sejam previstas na lei de criação da ANAC, taxas para “voo de acompanhamento de operações – acompanhamento de empresa, 135”). No entanto, não vejo razão para limitar tais prerrogativas por regulamento, o que não é feito, por exemplo, para o RBAC 135.

Caso o requisito seja mantido, sugiro ainda assim corrigir o trecho “, outras que não uma inspeções em rota” para “, outras que não inspeções em rota”.

(e)

Corrigido erro editorial ao final da frase, retirando “administrador de programa”. O texto foi adaptado.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. No parágrafo (a) e (b)(2) foi feita referência simplesmente a atividades de fiscalização.

<b>Contribuição nº 426</b>
<b>Colaborador:</b> Carlos Montino de Oliveira
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1019 Inspeções e vistorias (e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das especificações administrativas ou parte delas administrador de programa.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(e) A falha do administrador de programa em disponibilizar para a ANAC, quando solicitado, as suas especificações administrativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para suspensão das especificações administrativas ou parte delas.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ininteligível e mal escrito. Não se sabe ao certo o que se pretende com esse texto.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada.

<b>Contribuição nº 427</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1025 (b) cópias das especificações administrativas do administrador de programa ou informações apropriadas delas extraídas, incluindo área de operações autorizada, categoria e classe (ou tipo) de aeronaves autorizadas, total de tripulantes e tipos de operações autorizadas;  (h) procedimentos segundo 91.213 para a liberação e continuação do voo se qualquer item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou inutilizado em rota; (i) procedimentos para reabastecer aeronaves, eliminar contaminação do combustível, proteger contra fogo (incluindo proteção eletrostática), e supervisionar e proteger passageiros durante reabastecimentos; (j) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando durante as informações previstas na seção 91.1035 deste Regulamento;  (p) (1) uma descrição (ou referencia a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1025 (b) cópias das especificações administrativas do administrador de programa ou informações apropriadas delas extraídas, incluindo área de operações autorizada, modelos de aeronaves autorizadas, composição mínima da tripulação e tipos de operações autorizadas;  (h) procedimentos segundo 91.213 para a liberação e continuação do voo se qualquer item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou inutilizável em rota; (i) procedimentos para reabastecer aeronaves, eliminar contaminação do combustível, proteger contra fogo (incluindo proteção eletrostática) e supervisionar e proteger passageiros durante reabastecimentos; (j) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando durante os avisos previstos na seção 91.1035 deste Regulamento;  (p) (1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
(b) Não é necessário colocar no manual o “total de tripulantes”, que é um número bastante variável no tempo e sem utilidade para as operações. Entendo que uma melhor tradução para “crew complements” seria “composição da tripulação”, entendida, aqui, como “composição mínima da tripulação”. Ainda, entendo que mais relevante do que especificar a categoria e classe (ou tipo) das aeronaves (aspectos relativos a habilitação, somente), seria especificar os modelos de aeronaves autorizadas. Por exemplo, informações operacionais constantes no manual (por exemplo, manifesto de carga) variam entre dois modelos, mesmo que requeiram a mesma habilitação de classe. Isto ainda se justifica porque as habilitações exigidas para cada aeronave não são informações constantes nas especificações administrativas.

Observo que o 91.1015(a)(1) requer que os “tipos da aeronave” (entendido como “modelo das aeronaves”) sejam listados nas especificações administrativas.

(h)

Troca de “inutilizado” para “inutilizável”, pois se trata da característica do equipamento que o impede de ser utilizado (O dicionário define “inutilizável como “Que não se pode ou não se consegue utilizar”: <http://priberam.pt/dlpo/inutiliz%C3%A1vel>). Por exemplo, o RBAC 135 utiliza “inaceitável”.

(i)

Ajuste editorial: retirar vírgula antes de “e”. O último elemento da lista “supervisionar e proteger passageiros durante reabastecimentos” não precisa ser antecedido de vírgula (diferentemente do inglês)

(j)

“Durante as informações previstas” não fica um texto claro, sendo sugerido uso de “durante os avisos previstos”

(p)(1)

Correção de “referências”.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Texto da seção harmonizado à seção 135.23 do RBAC nº 135, no que cabia.

#### Contribuição nº 428

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[Não é abordada uma eventual necessidade de declaração de conformidade]

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1026 Declaração de conformidade

O administrador de programa deve elaborar e manter atualizada uma declaração de conformidade. Essa declaração de conformidade deve ser uma listagem completa de todas as seções e requisitos do RBAC 91, com o correspondente método de conformidade a ser adotado por ele ou uma indicação de que o requisito não lhe seja aplicável.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para operadores certificados pelo RBAC 119, a ANAC incluiu o requisito da declaração de conformidades no RBAC 119.35(a)(3). No âmbito do FAA, este requisito não consta no FAR 119. Lá, a declaração de conformidade só consta na AC 120-49, item 5.m.

Da mesma forma, para administradores de programa, não consta na subparte K do FAR 91 um requisito. Mas consta declaração de conformidade na AC 91-84 (item 303.i), que detalha o processo de “certificação” de um administrador de programa de propriedade compartilhada.

Por paralelismo, entendo que a ANAC, caso queira exigir uma declaração de conformidade dos administradores de programa, deveria estabelecer tal requisito no regulamento.

Caso se concorde que o requisito deve constar no regulamento, penso que poderia ser incluído em 91.1014(a) ou em uma nova seção, como em 91.1026. Uma vez que a declaração de conformidade deveria ser atualizada ao longo da operação do programa de propriedade compartilhada (pela alteração das especificações administrativas) – como consta na IS 119-001 ou 119-004, para operadores certificados pelo RBAC 119 –, penso que é mais adequado incluir o requisito como uma seção a parte, junto dos requisitos de manuais do administrador.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

#### Contribuição nº 429

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1027

(a)

(3)

(iv) os deveres atuais do piloto e a data em que o piloto foi designado para tais deveres;

(v) a data de validade e a classe do CMA do piloto;

(vi) a data e o resultado de cada exame de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por esta subparte e o tipo de aeronave voada durante cada exame;  
(vii) as horas de voo de cada piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 7183, de 05/04/84 (Lei do Aeronauta);

(4)

(ii) data e resultado dos treinamentos requeridos pela seção 91.1063 deste Regulamento, como aplicável; e

(b) Cada administrador de programa deve conservar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção por pelo menos 6 meses e cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção por pelo menos 12 meses. Quando uma pessoa vinculada não for mais vinculado ou afiliado do administrador de programa ou do cotista, cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção deve ser conservado por pelo menos 12 meses após o afastamento da pessoa.

(c) (8) a identificação dos tripulantes e a designação da posição de cada um deles.

(d) O piloto em comando de uma aeronave para a qual é requerido que um manifesto de carga seja preparado deve transportar uma cópia desse manifesto na aeronave até seu destino. O administrador de programa deve conservar cópias dos manifestos de carga por pelo menos 30 dias em sua base principal de operações ou em qualquer outra localidade utilizada por ele a aprovada pela ANAC.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1027

(a)

(3)

(iv) as funções atuais do piloto e a data em que o piloto foi designado para tais funções. As funções do piloto como tripulante devem ser detalhadas, pelo menos, quanto ao tipo de operação (VFR/IFR), à função a bordo e ao modelo de aeronave;

(v) a data de emissão e a classe do CMA do piloto;

(vi) fichas de avaliação de piloto referentes a cada exame de competência inicial e periódico e de cada exame de proficiência requeridos por esta subparte, incluindo a data, o resultado e o tipo de aeronave voada durante cada exame;

(vii) os registros de jornada de trabalho e o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 7183, de 05/04/84 (Lei do Aeronauta);

(4)

(ii) data e resultado dos treinamentos e exames requeridos por este Regulamento; e

(b) Cada administrador de programa deve conservar cada registro requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção por pelo menos 6 meses e cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção por pelo menos 5 anos, inclusive para tripulantes não mais vinculados ao administrador de programa ou ao cotista.

(c) Cada administrador de programa é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duas vias que contenha informações concernentes ao carregamento de uma aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem, deve ser assinado pelo responsável por suas informações e deve incluir:

(8) a identificação dos tripulantes e a designação da função de cada um deles; e

(9) data do voo.

(d) O piloto em comando deve transportar uma cópia desse manifesto na aeronave até seu destino. A outra cópia deve ser mantida em solo pelo menos até o final do voo. O administrador de programa deve conservar cópias dos manifestos de carga por pelo menos 90 dias em sua base principal de operações ou em qualquer outra localidade utilizada por ele a aprovada pela ANAC.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

**(a)(3)(iv)**

Sugiro usar “funções” em vez de “deveres”. Entendo que a intenção do regulamento é ter o registro de quando o piloto passou a atuar como segundo em comando ou como piloto em comando, que são funções a bordo.

No RBAC 135.63, se utiliza “funções”.

Ainda, sugiro especificar melhor o que se espera ver especificado referente a cada função. Por exemplo, um piloto pode operar como piloto em comando de uma aeronave e como segundo em comando de outra aeronave. Para a fiscalização do registro, é importante que o registro detalhe, pelo menos, a função a bordo, a aeronave e o tipo de operação (VFR/IFR).

O tipo de operação permite avaliar se o exame de proficiência em voo por instrumentos é requerido para aquele piloto.

**(a)(3)(v)**

Uso de “data de emissão” em vez de “data de validade”, conforme RBAC 135.63.

A data de emissão é a informação mais primária, a partir da qual, utilizando-se as validades estabelecidas no RBAC 61, chega-se à data de validade. Caso seja registrada apenas a data de validade, perde-se a informação primária.

**(a)(3)(vi)**

Na prática, o regulado arquiva a FAP no file do tripulante. Portanto, o regulamento pode deixar explícito que é requerido que a FAP conste no file do tripulante e mencionar que as informações listadas na minuta (data, resultado e aeronave voada) constarão na FAP.

**(a)(3)(vii)**

Segundo interpretação do FAR 135, o requisito apenas exige número de horas, não sendo obrigação da empresa aérea, lá, apresentar dados mais detalhados da jornada do tripulante (sendo, de qualquer forma, seu dever atender aos requisitos de jornada, ainda que não registrados no file do tripulante). Vide interpretação em:

[http://www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/agc/pol\\_adjudication/agc200/interpretations/data/interps/2014/gallup%20%20-%20\(2014\)%20legal%20interpretation.pdf](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/agc/pol_adjudication/agc200/interpretations/data/interps/2014/gallup%20%20-%20(2014)%20legal%20interpretation.pdf)

Entendo que se deve exigir, de forma mais ampla, registro das jornadas do piloto, podendo-se cobrar o requisito de forma semelhante ao da papeleta individual de horário de serviço externo, cobrado de operadores de táxi aéreo. Observo que, enquanto para os operadores de táxi aéreo, o requisito pode ser cobrado com base na Portaria Interministerial 3016/88, mesmo não constando no RBAC 135, para operadores de propriedade compartilhada, aos quais a portaria não se aplica, não poderia ser cobrado registro adicional ao do próprio RBAC 91. Portanto, incluir requisitos mais amplos é o meio para a ANAC garantir que deverão ser produzidos registros mínimos que permitam a fiscalização de vários aspectos da jornada do aeronauta – e não só as horas de voo.

**(a)(4)(ii)**

Inclui, além dos treinamentos, os exames.

A seção 91.1063 não traz requisitos de treinamento, apenas faz referência às seções que de fato estabelecem tais requisitos (91.1065 a 91.1107), além de trazer definições.

Assim, proponho retirar essa referência, que pode ser substituída somente por “este Regulamento” ou ao conjunto de seções.

Entendo que, como solução alternativa, se poderia cobrar, para o registro de comissários, outros itens que a minuta estabelece apenas para os registros dos pilotos, como licenças e habilitações, CMA e registro de jornada.

**(b)**

O texto do FAR 91.1027(b) é baseado no do FAR 135.63(b).

O RBAC 135, diferentemente do FAR 135.63(b) amplia o prazo de registro dos tripulantes para 5 anos. Entendo que este prazo pode ser utilizado também para as operações de propriedade compartilhada.

Ainda, entendo que não há razão para incluir uma outra frase para tratar dos tripulantes não mais vinculados, se a intenção é estabelecer, para eles, o mesmo prazo. No máximo, a diferença seria na data de início da contagem do prazo (a realização do treinamento, para os tripulantes na ativa; e a dispensa do tripulante, para os que não estão mais ativos). No entanto, isso implicaria em armazenar por mais tempo os registros dos tripulantes que não estão mais vinculados, pois cronologicamente, primeiro ele realiza o último treinamento pelo programa, para só então ser desvinculado do programa.

No entanto, foi mantida menção aos tripulantes não mais vinculados, como forma de frisar que o requisito também se aplica a eles.

Caso a estrutura não seja alterada, sugiro alterar a frase para “Quando tripulante não for mais vinculado ou afiliado...”, pois o texto atual, com “pessoa”, traz adjetivos tanto no masculino quanto no feminino.

Foi também retirado o termo “afiliado”, pois não é claro que o diferenciaria de “vinculado”. Entendo que, de qualquer forma, o requisito se aplica aos tripulantes utilizados pelo operador, não importando como se dá o vínculo.

**(c)**

Em (c)(8), utilização de “função” em lugar de “posição”, como proposto em (a)(3)(iv).

Ainda, em (c), foi incluída exigência de assinatura do manifesto, e em (c)(9) foi incluída a data do voo, conforme já havia sido sugerido para o RBAC 135.63.

**(d)**

Foi retirado o trecho “de uma aeronave para a qual é requerido que um manifesto de carga seja preparado”, pois o parágrafo (c) requer o manifesto de carga para todos os voos. O texto, no FAR, foi copiado do FAR 135, para o qual apenas é requerido manifesto de aeronaves multimotoras.

Também sugiro alinhar o prazo de armazenamento do diário de bordo ao requerido para o RBAC 135, em 90 dias em vez dos 30 dias. Observo que, no FAR, também é utilizado o mesmo prazo nos dois casos (porém, lá, o prazo é de 30 dias).

Por fim, conforme sugerido para o RBAC 135.63, foi especificado que, além da cópia levada a bordo, deve ser mantida uma cópia em solo até o final do voo.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

No parágrafo (a)(iv) foram aceitas as sugestões de ajuste textual, mas não foi incluída a especificação do que se espera ver referente a cada função. Esse detalhamento, se necessário, pode ser feito em Instrução Suplementar.

Com relação ao parágrafo (a)(vi), foi utilizada a forma de redação do parágrafo 135.63(a)(4)(vi).

Com relação ao parágrafo (a)(4)(ii), para todo o parágrafo (a)(4) foi utilizada a redação mais simples do parágrafo 135.63(a)(5).

Com relação ao parágrafo (c), a assinatura requerida foi a do piloto em comando, que se responsabilizará pelas informações do documento.

As demais sugestões foram acatadas conforme foram propostas.

#### Contribuição nº 430

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1027 Conservação de Registros

(c) Cada administrador de programa é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duas vias que contenha informações concernentes ao carregamento de uma aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1027 Conservação de Registros

(c) Cada administrador de programa é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duas vias, ou através de meios digitais, que contenha informações concernentes ao carregamento de uma aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aplicação das práticas atuais de EFP (Eletronic flight pack)

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada como proposta, com diferença na forma de redação.

#### Contribuição nº 431

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1027 Conservação de Registros

(e) Cada administrador de programa é responsável pelo fornecimento de uma declaração escrita especificando o nome da entidade com controle operacional de um voo e o RBAC segundo o qual o voo está sendo operado. O piloto em comando da aeronave deve ter consigo uma cópia desse documento até o destino do voo. O administrador de programa deve conservar uma cópia do documento por pelo menos 30 dias em sua base principal de operações ou em outra localidade utilizada por ele e aprovada pela ANAC.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1027 Conservação de Registros

(e) Cada administrador de programa é responsável pelo fornecimento de uma declaração escrita especificando o nome da entidade com controle operacional de um voo e o RBAC segundo o qual o voo está sendo operado. O piloto em comando da aeronave deve ter consigo uma cópia em papel ou digital desse documento até o destino do voo. O administrador de programa deve conservar uma cópia do documento por pelo menos 30 dias em sua base principal de operações ou em outra localidade utilizada por ele e aprovada pela ANAC.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aplicação das práticas atuais de EFP (Eletronic flight pack)

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O parágrafo foi excluído da proposta. No entanto, isso não exige o administrador de programa de demonstrar, em caso de fiscalização, que não era ele quem controlava o voo e que o voo, portanto, não era sob a Subparte K do RBAC nº 91.

#### Contribuição nº 432

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição: ANAC**

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

91.1029

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada administrador de programa deve possuir procedimentos adequados estabelecidos para localizar cada voo, para o qual não foi apresentado um plano de voo aos órgãos de tráfego aéreo, que:

(3) proporcione ao administrador de programa a localização, data e hora estimada para restabelecimento de comunicações de rádio ou telefônicas caso o voo opere em áreas onde as comunicações não podem ser mantidas.

(d) Os requisitos de localização de voo do parágrafo (b) desta seção não se aplicam a voos para os quais foi preenchido plano de voo e esse plano de voo for cancelado dentro de 25 milhas marítimas do aeródromo de destino.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1029

(b) Cada administrador de programa deve possuir procedimentos adequados estabelecidos para localizar cada voo para o qual não foi apresentado um plano de voo aos órgãos de tráfego aéreo que:

(3) proporcione ao administrador de programa a localização, data e hora estimada para restabelecimento de comunicações de rádio ou telefônicas caso o voo opere em áreas onde as comunicações não podem ser mantidas.

(d) [reservado]

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajuste editorial:

- retirada de vírgulas em (b), para caracterizar uma oração subordinada adjetiva restritiva (e não explicativa), pois ela limita quais são os voos aos quais o requisito se aplica (apenas aqueles para os quais não foi apresentado plano de voo).
- correção de “o o voo” em (b)(3).

A suposta exceção tratada no parágrafo (d) não representa, de fato, uma exceção.

Pelo parágrafo (b), os procedimentos só devem ser estabelecidos para voos para os quais não foi apresentado um plano de voo. Porém, a situação do parágrafo (d) prevê o preenchimento do plano de voo, que só é cancelado a 25 milhas do aeródromo de destino. Assim, independentemente do que ocorreu depois, se um plano de voo foi apresentado, não é necessário que o administrador tenha tais procedimentos.

Assim, foi proposto reservar o parágrafo (d) e retirar a exceção no parágrafo (b).

**Solução alternativa**

É possível que o objetivo da regra seja garantir que o administrador tenha procedimentos para todos os voos que, ao menos em parte, não sejam realizados de acordo com um plano de voo. Assim, se for apresentado um plano de voo e este for cancelado durante o voo, seria exigido que o administrador executasse seus procedimentos. A exceção, no parágrafo (d), seria o caso em que o cancelamento é feito apenas a 25 milhas do aeródromo de destino.

Esta interpretação estaria em acordo com o objetivo do regulamento, de haver procedimentos quando o voo (ou parte dele) não for conduzida de acordo com plano de voo, de forma a exigir do administrador que mantenha informações sobre o voo que, de outra forma, poderiam ser obtidas junto aos órgãos de tráfego aéreo.

No entanto, entendo que, para esta interpretação ser possível, é preciso deixar claro que a aplicabilidade do parágrafo (b) não é baseada na apresentação do plano de voo, mas na existência do plano de voo para todo o voo. Nessa solução alternativa, portanto, o texto seria:

“91.1029

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada administrador de programa deve possuir procedimentos adequados estabelecidos para localizar cada voo que não for inteiramente realizado com base em um plano de voo apresentado aos órgãos de tráfego aéreo que:

(d) Os requisitos de localização de voo do parágrafo (b) desta seção não se aplicam a voos para os quais foi preenchido plano de voo se esse plano de voo for cancelado dentro de 25 milhas marítimas do aeródromo de destino.”

Foi alterado o texto de “e esse plano de voo for cancelado” para “se esse plano de voo for cancelado”, para justificar a conjugação do verbo.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada. O parágrafo (d) foi redigido pela solução alternativa. O texto dos parágrafos (a) e (b) foram harmonizados pelo RBAC nº 135.79.

<b>Contribuição nº 433</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1035 (a)(1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que é proibido fumar nos lavatórios, e que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes;  (6) procedimento para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.509 deste Regulamento;  (b) Antes de cada decolagem o piloto em comando de uma aeronave em um voo do programa deve assegurar-se que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída se ocorrer uma emergência e que o atendente dessa pessoa, se houver, recebeu instruções sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa à qual tais instruções tenham sido dadas em uma etapa prévia do mesmo voo na mesma aeronave.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1035 (a)(1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios;  (6) procedimento para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.231 deste Regulamento;  (b) Antes de cada decolagem o piloto em comando de uma aeronave em um voo do programa deve assegurar-se de que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída se ocorrer uma emergência e que o assistente dessa pessoa, se houver, recebeu instruções sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa à qual tais instruções tenham sido dadas em uma etapa prévia do mesmo voo na mesma aeronave.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Em (a)(1), foi reposicionado o trecho “que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes”, de forma a separar mais claramente o que os passageiros devem atender e o que é proibido. O texto poderia ser ainda mais simplificado para “exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos, aos placares de não fumar e às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios”.  Em (a)(6), foi alterada a referência de 91.509 para 91.231, em razão da movimentação dos requisitos dessa seção.  Em (b), foi utilizado o termo “assistente” em vez de “atendente”, em alinhamento ao texto do RBAC 135.117(b). Também foi utilizado “assegurar-se de que”, em conformidade com outros trechos do regulamento.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta.

<b>Contribuição nº 434</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1037 (c) (2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 80% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:  (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, possa executar um pouso completo em 80% do comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.

<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1037 (c) (2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso), permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 80% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assumem-se as seguintes premissas:  (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, puder executar um pouso completo em 80% do comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajustes editoriais: - em (c)(2), uso de vírgula antes de “permitir”, para separar todo o trecho “considerando... horário de pouso”; - em (c)(2), uso de plural em “assumem-se as seguintes premissas”, pois equivale a “as seguintes premissas são assumidas”. - em (d), correção do verbo: “se o avião ... puder executar” em lugar de “se o avião ... possa executar”
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta.

<b>Contribuição nº 435</b>
<b>Colaborador: Rogério Andrade de Sá</b>
<b>Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (3) A operação for autorizada pelas especificações administrativas (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, possa executar um pouso completo em 80% do comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (3) A operação for autorizada pelas especificações administrativas (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um avião categoria transporte com motores a turbina se o avião, baseado nas premissas do parágrafo (b) desta seção, com o peso esperado no horário da chegada, possa executar um pouso completo no comprimento efetivo da pista, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Respeito as limitações dos manuais de cada aeronave já garante uma operação segura. Adicionalmente o comprimento médio dos aeródromos brasileiros inviabilizaria a operação de boa parte dos modelos de avião categoria transporte com motores a turbina a uma quantidade relevante de destinos, caso essa restrição fosse aplicada.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A margem de segurança prevista na proposta de RBAC visa à harmonização com padrões internacionais vigentes. Qualquer proposta de concessão de fatoração de pistas diverso do previsto será analisada e, se for o caso, concedida ou indeferida, para casos concretos, por meio de isenção de cumprimento de regra. Somente se alguma isenção deste tipo for algum dia concedida, a ANAC considerará incorporar o objeto da decisão no regulamento. No entanto, o requisito foi alterado para aplicar-se apenas a grandes aviões, em harmonização ao 14 CFR Part 135 e ao RBAC nº 135.

<b>Contribuição nº 436</b>
<b>Colaborador: Rogério Andrade de Sá</b>
<b>Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (3) A operação for autorizada pelas especificações administrativas

(e) Somente é permitido decolar um avião com motor à reação quando apropriadas informações ou previsões meteorológicas, ou qualquer combinação delas, indicarem que as pistas no aeródromo de destino podem estar molhadas ou escorregadias no horário de chegada, se o comprimento efetivo da pista no aeródromo de destino for pelo menos 115% do comprimento de pista requerido nos parágrafos (b) e (c) desta seção, ou então se uma distância menor de pouso (não inferior à requerida pelos parágrafos (b) ou (c) desta seção) tiver sido aprovada para o modelo e tipo específico, baseando-se na demonstração de técnicas reais de pouso em pistas molhadas, e incluída no manual de voo aprovado da aeronave.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa

(3) A operação for autorizada pelas especificações administrativas

(e) Somente é permitido decolar um avião com motor à reação quando apropriadas informações ou previsões meteorológicas, ou qualquer combinação delas, indicarem que as pistas no aeródromo de destino podem estar molhadas ou escorregadias no horário de chegada, se o comprimento efetivo da pista no aeródromo de destino for igual ou maior para uma parada segura da aeronave segundo seu manual de voo aprovado pelo fabricante em operações de pistas molhadas.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Respeito as limitações dos manuais de cada aeronave já garante uma operação segura. Adicionalmente o comprimento médio dos aeródromos brasileiros inviabilizaria a operação de boa parte dos modelos de avião categoria transporte com motores a turbina a uma quantidade relevante de destinos, caso essa restrição fosse aplicada.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

A margem de segurança prevista na proposta de RBAC visa à harmonização com padrões internacionais vigentes. Qualquer proposta de concessão de fatoração de pistas diverso do previsto será analisada e, se for o caso, concedida ou indeferida, para casos concretos, por meio de isenção de cumprimento de regra. Somente se alguma isenção deste tipo for algum dia concedida, a ANAC considerará incorporar o objeto da decisão no regulamento.

No entanto, a seção foi alterada para aplicar-se apenas a grandes aviões, em harmonização ao 14 CFR Part 135 e ao RBAC nº 135.

#### Contribuição nº 437

Colaborador: Rogério Andrade de Sá

Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa

(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitida a decolagem de um avião categoria transporte com motores a turbina para um voo do programa se o seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 60% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1037 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa

(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitida a decolagem de um avião categoria transporte com motores a turbina para um voo do programa se o seu peso na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro do comprimento efetivo de cada pista, conforme descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Respeito as limitações dos manuais de cada aeronave já garante uma operação segura. Adicionalmente o comprimento médio dos aeródromos brasileiros inviabilizaria a operação de boa parte dos modelos de avião categoria transporte com motores a turbina a uma quantidade relevante de destinos, caso essa restrição fosse aplicada.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A margem de segurança prevista na proposta de RBAC visa à harmonização com padrões internacionais vigentes. Qualquer proposta de concessão de fatoração de pistas diverso do previsto será analisada e, se for o caso, concedida ou indeferida, para casos concretos, por meio de isenção de cumprimento de regra. Somente se alguma isenção deste tipo for algum dia concedida, a ANAC considerará incorporar o objeto da decisão no regulamento.

No entanto, o requisito foi alterado para aplicar-se apenas a grandes aviões, em harmonização ao 14 CFR Part 135 e ao RBAC nº 135.

A sugestão de ajuste de redação foi incorporada ao texto.

<b>Contribuição nº 438</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1037 Avião categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (c) (2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro de 80% do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1037 Avião categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e alternativa (c) (2) o peso da aeronave na chegada, considerando consumo normal de combustível e óleo no voo (de acordo com a distância de pouso do manual de voo aprovado da aeronave para a elevação do aeródromo de destino e com as condições de vento esperadas no horário de pouso) permitir um pouso até parada total no aeródromo de destino programado dentro do comprimento efetivo de cada pista descrita abaixo, considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima da intersecção do plano de liberação de obstáculos com a pista. Para o propósito de determinar o peso autorizado para pouso no aeródromo de destino, assume-se as seguintes premissas:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Respeito as limitações dos manuais de cada aeronave já garante uma operação segura. Adicionalmente o comprimento médio dos aeródromos brasileiros inviabilizaria a operação de boa parte dos modelos de avião categoria transporte com motores a turbina a uma quantidade relevante de destinos, caso essa restrição fosse aplicada.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A margem de segurança prevista na proposta de RBAC visa à harmonização com padrões internacionais vigentes. Qualquer proposta de concessão de fatoração de pistas diverso do previsto será analisada e, se for o caso, concedida ou indeferida, para casos concretos, por meio de isenção de cumprimento de regra. Somente se alguma isenção deste tipo for algum dia concedida, a ANAC considerará incorporar o objeto da decisão no regulamento. No entanto, o parágrafo 91.1037 como um todo foi substituído pelo seu equivalente no RBAC nº 135, parágrafo 135.385(c).

<b>Contribuição nº 439-A</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1039 (a) Somente é permitido a um piloto em uma aeronave do programa operando um voo do programa iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos se: (1) nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa exista uma estação meteorológica operada pelo Comando da Aeronáutica ou por outro órgão aceito pela ANAC; e (2) a última informação meteorológica emitida por esta estação inclua um ajuste de altímetro local para o aeródromo de destino. Se não houver ajuste de altímetro local no aeródromo de destino, o piloto pode obter o valor atualizado desse ajuste de altímetro por meio de uma fonte indicada pela estação designada na carta de aproximação do aeródromo de destino.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1039 (a) Somente é permitido a um piloto em uma aeronave do programa operando um voo do programa iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos se: (1) nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa existir uma estação meteorológica operada pelo Comando da Aeronáutica ou por outro órgão aceito pela ANAC; e (2) a última informação meteorológica emitida por esta estação incluir um ajuste de altímetro local para o aeródromo de destino. Se não houver ajuste de altímetro local no aeródromo de destino, o piloto pode obter o valor atualizado desse ajuste de altímetro por meio de uma fonte indicada pela estação designada na carta de aproximação do aeródromo de destino.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Correção editorial: uso de “se ... existir” e “se ... incluir”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Os parágrafos foram integralmente harmonizados ao seu equivalente no RBAC nº 135.225(a).

<b>Contribuição nº 439-B</b>
<b>Colaborador:</b> Breno Lucas Alvarenga
<b>Instituição:</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1039 Decolagem IFR; mínimos de aproximação e de pouso (a) Somente é permitido a um piloto em uma aeronave do programa operando um voo do programa iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos se: (1) <u>nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa exista uma estação meteorológica operada pelo Comando da Aeronáutica ou por outro órgão aceito pela ANAC; e</u>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
(1) <u>nesse aeródromo ou no aeródromo de alternativa existam difusão das condições meteorológicas; e</u>
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O DECEA, a SAC e a ANAC, por meio do Grupo de Trabalho Serviços Remotos de Tráfego Aéreo, alinhado com práticas internacionais, têm trabalhado no sentido de implantar serviços remotos de difusão de informações meteorológicas, para permitir a operação IFR em aeródromos que não tenham estes órgãos. Hoje, de acordo com a ICA 100-1, para operação IFR é obrigatória a existência física de uma estação, com um operador (pessoa) repassando informações como ajuste de altímetro, teto, visibilidade, etc. Porém, muito provavelmente este requisito de existência física já não existirá mais. Ademais, a redação proposta para o item não reflete idealmente a realidade. O que deve existir, hoje, é o órgão ATS para repassar as informações meteorológicas. Assim, a existência por si só de “estação meteorológica” não satisfaz o racional do requisito pretendido do RBAC, que é a tripulação ter as informações meteorológicas para realizar a aproximação.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. O texto foi integralmente harmonizado ao seu equivalente da seção 135.225(a).

<b>Contribuição nº 440</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1041 Voos de avaliação operacional e testes de validação (a) O administrador de programa somente pode permitir a operação de uma aeronave a reação ou uma aeronave para a qual os requisitos de certificação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR (se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada em operações segundo este Regulamento) se em adição aos ensaios de certificação, voos de avaliação operacional, aceitáveis pela ANAC, tenham sido voados pelo detentor de certificado: (1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados; (2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, simulados ou reais, se voos IFR forem autorizados; e (3) aproximações um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC. (b) [Reservado].  (g) A ANAC pode autorizar condições especiais para as avaliações e testes regidos por esta seção se considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a conformidade total com esta seção.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1041 Voos de avaliação operacional e testes de validação (a) O administrador de programa somente pode permitir a operação de uma aeronave, que não uma aeronave com motor à reação, para a qual os requisitos de certificação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR e que não tenha sido previamente operada por este administrador segundo a Subparte K deste Regulamento, se tiver realizado ao menos 25 horas de voo de avaliação operacional com esse modelo de aeronave, ou aeronave de projeto similar, de forma aceitável pela ANAC, incluindo: (1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados; (2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, sob condições de voo por instrumento simuladas ou reais, se voos IFR forem autorizados; e (3) aproximações em um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC.  (b) O administrador de programa somente pode permitir a operação de uma aeronave com motor à reação se tiver realizado ao menos 25 horas de voo de avaliação operacional com uma aeronave com motor à reação de forma aceitável pela ANAC, incluindo: (1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados; (2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, sob condições de voo por instrumento simuladas ou reais, se voos IFR forem autorizados; e (3) aproximações em um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC.

(g) A ANAC pode autorizar desvios para as avaliações e testes regidos por esta seção se considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a conformidade total com esta seção.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

##### Ajustes editoriais

- em (a)(2) e (b)(2): os procedimentos de aproximação por instrumentos são reais. Porém, podem ser feitos sob condições simuladas ou reais de voo por instrumentos.
- em (a)(3) e (b)(3): “aproximações em um número”
- o texto da minuta não é claro quando menciona “operações segundo este regulamento”, pois pode dar a entender que se trata de operações segundo o RBHA/RBAC 91, e não necessariamente sob a subparte K

##### Aplicabilidade direcionada ao operador/administrador

O requisito de avaliação operacional é direcionado ao operador, buscando verificar se o operador é capaz de realizar as operações a que se propõe. Não é um requisito direcionado à aeronave. Assim, é importante deixar claro que os voos de avaliação operacional devem ser realizados quando o operador ainda não realizou voos com aquela aeronave (ou de projeto similar), mesmo que a aeronave já seja operada por outro operador.

No RBAC 135, em que pese possuir texto similar ao proposto para o RBAC 91.1041, o requisito é cobrado quando um regulado inclui uma nova aeronave à qual o requisito se aplica, independentemente de a aeronave ser operada por outro operador ou não, como parte da fase 4 do processo de inclusão de aeronave e seguindo a IAC 119-1002.

Pode ser que a diferença com o FAR tenha sido introduzida, já no RBAC 135, em razão de possível erro de tradução do trecho “if it has not previously proved such an aircraft”, que se refere a “se o operador não testou/provoviu previamente esta aeronave”, mas que consta no RBAC 135 como “se a aeronave ou uma outra aeronave do mesmo fabricante e de projeto similar não tiver sido previamente testada”. O “it”, no texto em inglês, se refere ao operador, direcionando a aplicabilidade do requisito ao operador.

Segue trecho da explicação do FAA na publicação da regra final que inclui a subparte K no RBAC 91:

“Proving tests are necessary to evaluate each applicant's ability to conduct operations safely and in accordance with the applicable regulations. Proving tests consist of a demonstration of the applicant's ability to operate and maintain an aircraft new to the operator's fleet or the applicant's ability to conduct a particular kind of operation such as part 121 domestic, flag or supplemental. Current Sec. 135.145 requires an applicant to successfully complete proving tests before the FAA may authorize the operation of each type of turbojet aircraft or each type of aircraft for which two pilots are required for operations under visual flight rules (VFR). The FAA disagrees with the comment that proving tests are not efficient or productive. The basic principle is that each company has the responsibility to show that it can operate each aircraft safely and in compliance with the requirements.”

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument)

##### Tempo de voo

A minuta retira, em relação ao FAR, o requisito sobre a quantidade de horas que devem ser voadas. Proponho incluir tal requisito, para que não seja uma decisão arbitrária da equipe que acompanhará o voo o tempo necessário para tal voo.

Entendo que, ainda que não seja estabelecido o mesmo valor que consta no FAR, de 25 horas, é importante que se estabeleça um valor no regulamento.

##### Parágrafo (b)

O parágrafo (b), no FAR, tem o objetivo de simplificar a regra para aeronaves a reação, de forma que, para elas, não seria necessário realizar voos de avaliação operacional para cada modelo. Basta que o operador já tenha realizado um voo de avaliação operacional em uma aeronave a reação, para que possa operar outras aeronaves a reação.

Sem esse parágrafo, os aviões a reação são objeto dos mesmos requisitos aplicáveis às demais aeronaves, e um operador precisaria realizar voos de avaliação operacional a cada novo avião a reação incluído na frota.

##### Utilização do parágrafo (g)

Observo que o parágrafo (g) prevê a possibilidade de a ANAC conceder desvios (embora a minuta tenha usado a expressão “condições especiais”). Assim, em que pese o caráter geral dessa proposta implicar em aumento dos requisitos com relação ao texto da minuta, a ANAC poderia estabelecer as condições específicas que permitiram tais desvios, como o capítulo 8 da IAC 119-1002 e no Order 8900, <http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=8900.1,Vol.3,Ch29,Sec7>.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

No parágrafo (g), o texto foi harmonizado ao parágrafo equivalente do 135.145(h).

Também ao invés de “aeronave com motor a reação”, foi unificado o termo com “avião com motor a reação”, em harmonização ao parágrafo 91.1041(b), que foi incluído no texto.

O item 91.1041(d)(3) foi traduzido como está no RBAC nº 135: “autorizações para navegação Classe II”. Não encontramos esse tipo de autorização nas regulamentações brasileiras e é possível que nem exista. A AC 91-70A (item 5.3.a) sugere que essas autorizações são requeridas para voar no Pacífico Norte e no espaço aéreo russo. Mas elas existem e, portanto, foi mantido no texto, como aparecem no 14 CFR Part 91 e no RBAC nº 135.

#### Contribuição nº 441

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1045

(a) aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos ou uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 libras):

(4) um ACAS como requerido pela seção 91.221 deste Regulamento, como aplicável aos aviões especificados naquela seção; e

(b)

(2) um gravador de dados de voo como requerido pela seção 135.152 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;

(4) um ACAS como requerido pela seção 91.221 deste Regulamento, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção; e

(5) como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção:

(i) um equipamento de detecção de trovoadas como requerido pela seção 135.173 do RBAC nº 135; ou

(ii) um radar meteorológico de bordo como requerido pela seção 135.175 do RBAC nº 135.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1045

(a) aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 libras):

(4) [reservado]; e

(b) aviões tendo uma configuração para passageiros de 30 assentos ou menos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e capacidade de carga paga de 3400 kg (7500 libras) ou menos, e qualquer helicóptero (como aplicável):

(2) um gravador de dados de voo como requerido pela seção 135.152 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;

(4) [reservado]; e

(5) como aplicável às aeronaves especificadas nas respectivas seções:

(i) um equipamento de detecção de trovoadas, como requerido pela seção 135.173 do RBAC nº 135; ou

(ii) um radar meteorológico de bordo, como requerido pela seção 135.175 do RBAC nº 135.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

##### Configuração de assentos para passageiros

Em (a) não havia observação quanto à exclusão de assentos para tripulantes. Em (b), havia “exclusão de cada tripulante”.

Foi ajustado o texto de ambos os parágrafos.

##### ACAS

Em (a)(4) e (b)(4), entendo que é inócuo mencionar os requisitos de ACAS do RBAC 91.221, pois a seção 91.221 já deve ser cumprida pelas aeronaves, independentemente de estarem em um programa de propriedade compartilhada ou não, e não traz qualquer requisito de equipamentos adicionais (que é o título da seção 91.1045).

Assim, proponho deixar os parágrafos reservados.

Caso, porém a proposta de incluir requisitos equivalentes a um standard do Anexo 6 Parte I (e a uma recomendação do Anexo 6 Parte II) em 91.221 não seja, de fato implementada, entendo que haveria razão para se manter nesses parágrafos a referência aos regulamentos específicos, prevendo a possibilidade que tais requisitos fossem futuramente incluídos nos RBAC 121 e 135.

##### Gravador de dados de voo

Sugiro avaliar se deve ser mencionada também a seção 135.152a, que possui aplicabilidade um pouco distinta da 135.152.

Não foi alterado o texto da proposta acima, pois não me é clara a razão de criação da seção 135.152a, que não consta no FAR 135.

##### (b)(5)

Ajuste editorial, fazendo menção a “respectivas seções” em (b)(5) e incluindo vírgulas nos subparágrafos.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada conforme proposta.

Por paralelismo ao RBAC nº 135, e com o fim de não criar restrições adicionais aos operadores sob a subparte K que não se apliquem aos operadores sob o RBAC nº 135, foi incluída também a referência à seção 135.152a.

**Contribuição nº 442**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1047

(b) Somente é permitido ao administrador de programa utilizar uma pessoa a ele vinculada para desempenhar funções ARSO se ele recebeu informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas.

(c) O administrador de programa deve divulgar aos seus cotistas e potenciais cotistas a existência de um programa de exames toxicológicos de substâncias psicoativas (ETSP). Se o administrador de programa implementou um programa de ETSP da empresa, a divulgação do administrador de programa deve incluir o seguinte:

(d) Se uma aeronave do programa for operada em um voo do programa em um aeródromo no qual não esteja disponível pessoal de manutenção sujeito aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção e uma manutenção de emergência for necessária, o administrador de programa pode utilizar pessoas que não atendam os requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção para prover essa manutenção sob as seguintes condições:

(1) o administrador de programa deve notificar a ANAC em até 10 dias após a ocorrência. O administrador de programa deve manter cópias dessas notificações por até 2 anos após o evento; e

(f) Um programa de educação para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas conduzido de acordo com o RBAC nº 120 pode ser utilizado para satisfazer os requisitos expostos nos parágrafos (a) e (b) desta seção.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1047

(b) Somente é permitido ao administrador de programa utilizar uma pessoa a ele vinculada para desempenhar funções ARSO se ela recebeu informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas.

(c) O administrador de programa deve divulgar aos seus cotistas e potenciais cotistas a existência de um programa de exames toxicológicos de substâncias psicoativas (ETSP), se o administrador de programa implementar um programa de ETSP da empresa. A divulgação do administrador de programa deve incluir o seguinte:

(d) Se uma aeronave do programa for operada em um voo do programa em um aeródromo no qual não esteja disponível pessoal de manutenção sujeito aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção e uma manutenção de emergência for necessária, o administrador de programa pode utilizar pessoas que não atendam aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção para prover essa manutenção sob as seguintes condições:

(1) o administrador de programa deve notificar a ANAC em até 10 dias após a ocorrência. O administrador de programa deve manter cópias dessas notificações por até 2 anos após o evento; e

(f) Ressalvado o parágrafo (a) desta seção, um programa de educação para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas conduzido de acordo com o RBAC nº 120 pode ser utilizado para satisfazer os requisitos expostos nos parágrafos (a) e (b) desta seção.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajustes editoriais:

- em (b), “se ela recebeu”, pois se refere à pessoa vinculada ao administrador.

- em (d), “atendam aos requisitos”

- em (d)(1), “notificar”

Em (c), a condicional “se o administrador de programa implementou um programa de ETSP da empresa” foi passada à primeira frase, pois a divulgação só é necessária se o operador implementar um programa. Sem isso, a frase da minuta não deixa muito claro se é obrigatório ou não existir tal programa – entendo que não é obrigatório. A segunda frase, na proposta acima, fica apenas com o objetivo de estabelecer como deve se dar a divulgação.

Em (f), entendo que é importante haver a exceção ao parágrafo (a), conforme consta no parágrafo equivalente do FAR, porque o parágrafo (a) exige que o administrador proveja as informações, enquanto o parágrafo (f) permite que tais informações sejam providas de acordo com um programa conduzido de acordo com o RBAC nº 120 (por exemplo, um programa adotado por um operador segundo

o RBAC 135 ou 121), ou seja, o parágrafo (f) faz exceção ao requisito do (a). Sobre o assunto, cabe destacar trecho da explicação que acompanhou a proposta quando foi submetida ao público pelo FAA:

“The requirements of Sec. 91.1047(a) and (b) are satisfied if the subject employee has completed the training required under an air carrier drug and alcohol program, regardless of whether that program is operated by the fractional ownership program manager, an affiliated or related company, a subcontractor of the fractional ownership program manager or an unrelated company.”

Disponível

em:

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument)

Já a exceção ao parágrafo (b), também constante no FAR, entendo que de fato não é necessária, pois o parágrafo (b) exige apenas que o empregado tenha recebido a instrução – não limitando quem deve prover tal instrução.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

#### Contribuição nº 443

Colaborador: Antonio Donizeti Sávio

Instituição: Líder Táxi Aéreo SA– Air Brasil

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

##### 91.1049 Pessoal

(a) O administrador de programa e o cotista devem utilizar nas operações do programa e nas aeronaves do programa tripulantes que atendam o disposto na seção 91.1053 deste Regulamento. O administrador de programa deve manter controle sobre esses tripulantes.

(b) O administrador de programa deve contratar (direta ou indiretamente) um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:

(1) número de aeronaves do programa;

(2) os tempos de jornada, de voo, de repouso e de folga previstos na Lei do Aeronauta;

(3) férias;

(4) eficiência operacional;

(5) treinamento; e

(6) operações com um só piloto, se autorizadas segundo o parágrafo (d) desta seção.

(c) O administrador de programa deve publicar as escalas de serviço dos tripulantes com antecedência suficiente para atender a Lei do Aeronauta.

(d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo se de outro modo autorizado pela ANAC.

(e) O administrador de programa deve assegurar-se de que haja pessoal treinado e qualificado em serviço, disponível, para programar ou liberar voos durante as horas em que a aeronave do programa estiver disponível para operações do programa.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

##### 91.1049 Pessoal

(a) (...)

(b) O administrador de programa deve contratar, **diretamente, mediante contrato de trabalho**, um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:

(...)

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Embora o compartilhamento de aeronaves seja considerado operação privada, nos termos do RBAC 91, há necessidade de se preservar a segurança de voo e de se evitar a precarização das relações de trabalho. A mera possibilidade de contratação indireta de tripulantes, através de contratos de prestação de serviços com o próprio tripulante ou interposta pessoa jurídica, cooperativas deverá ser coibida e viola a Lei nº 7183/1984. De acordo com o artigo 2º, da Lei nº 7183/1984, não há previsão de contratação de aeronauta que não seja através de contrato de trabalho:

*Art. 2º Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.*

*Parágrafo único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras. (Grifou-se!)*

Não obstante, a legislação brasileira, incluindo a Lei nº 7183/1984, privilegia a contratação direta de tripulantes, através de celebração de contratos de trabalho com empregadores. A contratação indireta abre caminho para sérias violações ao previsto na Lei nº 7183/1984 e outras normas, que colocam em risco a segurança de voo.

O controle de jornadas de trabalho e de treinamento de aeronautas empregados é essencial para a segurança operacional e deve ser responsabilidade do empregador. A contínua observação de tripulantes por seus empregadores e o cumprimento de seus requisitos de treinamento e condição de saúde são pilares que sustentam a formação do caráter profissional.

Ainda, contratando tripulantes indiretamente o Administrador do Programa não tem o controle da jornada de trabalho com os pilotos que voam em outras empresas, ocorrendo sérios riscos à operação aérea no tocante ao controle de fadiga (jornada de trabalho) da tripulação.

Permitir a contratação indireta não somente violará a legislação pátria, mas, também, oferecerá o risco de permitir que tripulantes com preparo questionável venham a tripular aeronaves, pois não estarão sob a supervisão de pessoal qualificado nas suas seleções. Profissionais com currículos montados sobre informações falsas poderão trabalhar em aeronaves compartilhadas com alto risco para os usuários desta modalidade de operação.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada. A ANAC não entra no mérito da forma de contratação do pessoal.

**Contribuição nº 444**

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1049 Pessoal

(d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo se de outro modo autorizado pela ANAC.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1049 Pessoal

(d) Quando qualquer aeronave do programa for utilizada em operação do programa com passageiros a bordo, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa ou ao cotista, salvo aeronaves monomotores ou se de outro modo autorizado pela ANAC.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Aeronaves de baixa complexidade operacional permitem operação por um único tripulante de forma segura.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada de forma diferenciada, conforme análise da contribuição nº 376 deste Relatório. De fato, exigir sempre dois pilotos era uma regra mais restritiva até que o próprio RBAC nº 135.

**Contribuição nº 445**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1051

No máximo 90 dias antes de um indivíduo começar a trabalhar como piloto, o administrador de programa deve requerer dele as seguintes informações:

(a) registros da ANAC referentes a:

- (1) licença e habilitações associadas válidas;
- (2) classe e validade do certificado médico aeronáutico; e
- (3) sumário de ações legais resultantes de violações verificadas pela ANAC; e

(b) registros de todos os empregadores prévios onde o candidato trabalhou como piloto durante os cinco anos que precedem a data do requerimento de emprego. Se alguma dessas empresas estiver falida, os registros devem ser requeridos aos administradores da massa falida. Se um empregador prévio não puder ser encontrado, deve ser documentado que foram feitos todos os esforços possíveis pra obter os registros. Os registros dos empregadores prévios devem incluir, como aplicável:

- (1) os registros como membro de tripulação;
- (2) os registros referentes ao programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil, se houver;
- (3) [reservado];
- (4) os registros de requerente que incluam as licenças, habilitações, experiência aeronáutica, e classe e validade do certificado médico aeronáutico.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1051

No máximo 90 dias antes de um indivíduo começar a trabalhar como piloto, o administrador de programa deve requerer dele as seguintes informações:

(a) registros da ANAC referentes a:

- (1) licença e habilitações associadas válidas;
- (2) classe e validade do certificado médico aeronáutico; e
- (3) sumário de ações legais resultantes de violações verificadas pela ANAC; e

(b) registros de todos os empregadores prévios onde o candidato trabalhou como piloto durante os cinco anos que precedem a data do requerimento de emprego. Se alguma dessas empresas estiver falida, os registros devem ser requeridos aos administradores da

massa falida. Se um empregador prévio não puder ser encontrado, deve ser documentado que foram feitos todos os esforços possíveis para obter os registros. Os registros dos empregadores prévios devem incluir, como aplicável:

- (1) os registros como membro de tripulação, incluindo a experiência aeronáutica;
- (2) os registros referentes ao programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil, se houver;
- (3) [reservado];
- (4) [reservado].

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:  
- “para” em lugar de “pra”, que é mais informal.

Entre os requisitos que seriam obtidos com os empregadores anteriores, entendo que não há por que incluir licenças, habilitações e CMA, pois tais informações já são listadas no parágrafo (a). O único requisito de (b)(4) que seria, de fato, obtido junto ao empregador, seria a experiência aeronáutica. No entanto, entendo que esta experiência já seria coberta pelo parágrafo (a)(1), pois a experiência é um resultado compilado dos registros da atuação da pessoa como membro da tripulação.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A seção inteira foi excluída da proposta e substituída seção foi incluída uma seção de pessoal de administração requerido para o administrador de programa. Os critérios foram harmonizados às emendas mais recentes dos RBAC nº 119, 137, 141, 142, 145 e 153.

#### Contribuição nº 446

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1053

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode atuar como tripulante em uma aeronave do programa em operações do programa segundo esta subparte se esta pessoa atender aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 61 e do RBHA 63 e possuir a seguinte experiência e habilitações:

(2) para aviões multimotores com motores a turbina, as seguintes licenças e habilitações emitidas pela ANAC:

- (i) piloto em comando: licença de piloto de linha aérea e as habilitações de tipo aplicáveis;
- (ii) segundo em comando: licença de piloto comercial, habilitação IFR e habilitações de tipo aplicáveis; e

(b) A ANAC pode autorizar condições alternativas ao parágrafo (a)(1) desta seção se for determinado durante a emissão das especificações administrativas do administrador de programa que os tripulantes possuem experiência comparável e podem desempenhar efetivamente as tarefas associadas à sua posição de acordo com os requisitos dos RBAC aplicáveis. As autorizações segundo este parágrafo podem ser emitidas após considerações sobre o tamanho e os objetivos da operação, as qualificações do pessoal indicado e as circunstâncias listadas nos parágrafos 91.1055(b)(1) até (b)(5). A ANAC pode, a qualquer tempo, revogar uma autorização emitida segundo este parágrafo, caso entenda que haja uma condição inaceitável de risco à segurança operacional.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1053

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode atuar como tripulante em uma aeronave do programa em operações do programa segundo esta subparte se esta pessoa atender aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 61 e do RBHA 63, ou RBAC que vier a substituí-lo, e possuir a seguinte experiência e habilitações:

(2) para aviões ou aeronaves de sustentação por potência multimotores com motores a turbina, as seguintes licenças e habilitações emitidas pela ANAC:

- (i) piloto em comando: licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e as habilitações de classe ou tipo, conforme aplicável;
- (ii) segundo em comando: licença de piloto comercial, habilitação IFR e as habilitações de classe ou tipo, conforme aplicável; e

(b) A ANAC pode autorizar condições alternativas ao parágrafo (a)(1) desta seção se for determinado durante a emissão das especificações administrativas do administrador de programa que os tripulantes possuem experiência comparável e podem desempenhar efetivamente as tarefas associadas à sua posição de acordo com os requisitos dos RBAC aplicáveis. As autorizações segundo este parágrafo podem ser emitidas após considerações sobre o tamanho e os objetivos da operação, as qualificações do pessoal indicado e as circunstâncias listadas nos parágrafos 91.1055(b)(1) até (b)(3). A ANAC pode, a qualquer tempo, revogar uma autorização emitida segundo este parágrafo, caso entenda que haja uma condição inaceitável de risco à segurança operacional.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

##### Parágrafo (a)

Inclusão de “ou RBAC que vier a substituí-lo”, como normalmente utilizado pela ANAC, para prever a futura publicação do RBAC 63.

**Parágrafo (a)(2)**

Em alinhamento ao FAR, foram incluídas as aeronaves de sustentação por potência, que já são mencionadas, por exemplo, em 91.1001(b)(10). Entendo que o “multimotores com motores a turbina” se aplica tanto aos aviões quanto às aeronaves de sustentação por potência, pois o FAR só utiliza “aircraft” uma vez, em “multi-engine turbine-powered fixed-wing and powered-lift aircraft” (seria diferente caso tivesse utilizado “multi-engine turbine-powered fixed-wing aircraft and powered-lift aircraft”, pois aí creio que a característica de multimotor com motor a turbina só se aplicaria aos aviões).

No regulamento, o uso de “multimotores”, no masculino, após “aeronaves”, sinaliza essa aplicabilidade. Pode-se buscar outro meio de deixar isso claro, se for considerado que isto é insuficiente.

**Parágrafos (a)(2)(i) e (ii)**

Conforme a última audiência pública do RBAC 61, passaria a ser possível a emissão de habilitações de classe para aviões multimotores com motores a turbina.

Ainda, no FAR, um detentor de PLA não precisa possuir habilitação IFR para voar por instrumentos. Por essa razão, não é mencionada habilitação IFR em (a)(2)(i). No Brasil, apesar da previsão contida no RBAC 61.145(a)(1), se exige habilitação IFR dos PLAs, para que voem por instrumentos. Assim, caso se mantenha esta exigência, sugiro incluir a exigência de habilitação IFR para o piloto em comando – como já é requerido dos demais tripulantes, nos demais casos.

Vide discussão sobre tal exigência em proposta que encaminhei na audiência referente ao RBAC 61.

Por fim, considerando a discussão em torno do RBAC 135.243, sugiro confirmar se a habilitação IFR será requerida de todos os pilotos, em qualquer situação, ou se a habilitação IFR será requerida apenas caso as aeronaves operadas pelo piloto sejam certificadas para voo IFR.

**Parágrafo (b)**

Foi corrigida a referência a 91.1055(b)(3), considerando que não existe 91.1055(b)(5).

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

Os requisitos, como estavam expostos, repetiam ou eram mais restritivos que os requeridos para operações comerciais segundo o RBAC nº 135, o que não tem sentido técnico. Nesse sentido, todo o texto da seção foi harmonizado, no que cabia, com as seções 135.243 e 135.245 do RBAC nº 135.

**Contribuição nº 447**

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1053 Experiência como tripulante

(i) Tempo total de voo para todos os pilotos:  
piloto em comando: um mínimo de 1500 horas; e

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1053 Experiência como tripulante

(i) Tempo total de voo para todos os pilotos:  
piloto em comando: um mínimo de 1000 horas; e

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Considerando a vasta experiência em aeronaves monomotores no regime compartilhado e o programa de treinamento interno e plano de carreira implantado, entendemos que 1.000h é suficiente para garantir a segurança das operações.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

Os requisitos, como estavam expostos, repetiam ou eram mais restritivos que os requeridos para operações comerciais segundo o RBAC nº 135, o que não tem sentido técnico. Nesse sentido, todo o texto da seção foi harmonizado, no que cabia, com as seções 135.243 e 135.245 do RBAC nº 135.

**Contribuição nº 448**

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1053 Experiência como tripulante

(1) Tempo total de voo para todos os pilotos:

(ii) segundo em comando: um mínimo de 500 horas;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1053 Experiência como tripulante (1) Tempo total de voo para todos os pilotos: (ii) segundo em comando: um mínimo de 300 horas;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Considerando a vasta experiência em aeronaves monomotores no regime compartilhado e o programa de treinamento interno e plano de carreira implantado, entendemos que 300h é suficiente para garantir a segurança das operações.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. Os requisitos, como estavam expostos, repetiam ou eram mais restritivos que os requeridos para operações comerciais segundo o RBAC nº 135, o que não tem sentido técnico. Nesse sentido, todo o texto da seção foi harmonizado, no que cabia, com as seções 135.243 e 135.245 do RBAC nº 135.

<b>Contribuição nº 449</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1055 (a)(2) (iii) a pista a ser utilizada tem água, neve, lama, gelo ou contaminação similar que possa afetar adversamente o desempenho da aeronave;  (b) O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se para o modelo de aeronave, caso seja para ela requerida uma habilitação de tipo, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, respectivamente, como primeiro em comando ou segundo em comando. A ANAC pode, por solicitação do administrador de programa, autorizar condições alternativas a este parágrafo por uma emenda apropriada às especificações administrativas em qualquer uma das seguintes circunstâncias:  (2) um administrador de programa já existente adiciona à sua frota um novo tipo de aeronave não utilizado anteriormente em suas operações; ou
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1055 (a)(2) (iii) a pista a ser utilizada tiver água, neve, lama, gelo ou contaminação similar que possa afetar adversamente o desempenho da aeronave;  (b) O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se, para o modelo de aeronave, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, seja como piloto em comando ou como segundo em comando. A ANAC pode, por solicitação do administrador de programa, autorizar condições alternativas a este parágrafo por uma emenda apropriada às especificações administrativas em qualquer uma das seguintes circunstâncias:  (2) um administrador de programa já existente adiciona à sua frota um novo modelo de aeronave não utilizado anteriormente em suas operações; ou
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajustes editoriais: - em (a)(2)(iii), “tiver” no lugar de “tem”, em alinhamento aos demais parágrafos da seção.  (b) O texto da minuta não reflete o texto de origem, do FAR. Para o FAR, a experiência deve ser no “make and model” (normalmente traduzido como “fabricante e modelo”) da aeronave e, caso seja requerida habilitação de tipo, no tipo. Na minuta, o requisito só era aplicável caso a aeronave requeresse habilitação de tipo. Uma tradução mais direta ficaria “O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se, para o modelo de aeronave e, caso seja para ela requerida uma habilitação de tipo, para o tipo, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, seja como piloto em comando ou como segundo em comando”. No entanto, pode-se avaliar se, no Brasil, faz sentido especificar, além do modelo, o tipo de aeronave, o que só ocorreria se houvesse um modelo de aeronave que possa ser diferenciado em duas habilitações de tipo diferentes. Embora o termo “modelo” possa gerar dúvidas, tomando por base a IS 61-004, não haveria nenhum modelo de aeronave que estaria nessa situação. Nesse caso, o requisito poderia ser alterado apenas para “O administrador de programa somente pode liberar um voo do programa segundo esta subparte se,

para o modelo de aeronave, tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando tiverem pelo menos 75 horas de voo, seja como piloto em comando ou como segundo em comando”.

O parágrafo (b)(2) foi alterado de acordo.

Ainda, no FAR, não é requerido que cada piloto possua 75 horas de voo na função que está exercendo. O requisito é que cada piloto possua 75 horas de voo, não importando se como piloto em comando ou como segundo em comando.

Por fim, entendo que o termo ‘primeiro em comando’ pode ser substituído por ‘piloto em comando’, como utilizado no restante do regulamento.

Segue trecho da publicação da regra final, disponível em [http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument),

que trata da questão de quais aeronaves podem ser consideradas para fins da experiência de 75 horas:

“Section 91.1055 Pilot Operating Limitations and Pairing Requirement

EJA believes that, as used in Sec. 91.1055, the terms "program flight" and "program flight time" are ambiguous and not defined. The intent of the NPRM appears to require that the pilot in command and second in command have obtained the requisite 75 hours flying for the program manager that currently employs them, rather than for a previous program manager.

EJA also believes the term "type aircraft" is confusing because of the use of the term in connection with airmen and aircraft certification.

EJA suggests that the final rule should clarify that the pilot must have obtained the required flight time in the make and model of that aircraft assigned, and, if a type rating is required, in that type aircraft.

FAA Response: The FAA agrees that the required hours of flight time should be clarified. The term "program flight time" has been changed to "flight time" to clarify that the hours may be obtained in that make and model or type aircraft (in operations under part 91, 121, 125, or 135), and are not limited to program flights (i.e., flights where the fractional owner has designated the passengers or property on board) or flights for a particular program manager. Also, as suggested by EJA, the rule language has been changed to tie the number of hours to particular make and model aircraft or to a type aircraft, if a type rating is required for that aircraft.”

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Os parágrafos (a) e (b) foram excluídos, por não terem correspondência no RBAC nº 135 e os requisitos equivalentes do 14 CFR Part 135 não terem sido internalizados. Apenas o parágrafo (c) foi mantido, mas renumerado.

#### Contribuição nº 450

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1063

(a)

(1) estabelecem as avaliações e exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de examinadores credenciados em operações segundo esta subparte;

(4) permitem que o pessoal autorizado de um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) certificado ou validado segundo o RBAC nº 142, que atenda aos requisitos da seção 91.1075 deste Regulamento, conduza treinamento, avaliações e exames sob contrato ou outro tipo de acordo para aquelas pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.

(b) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes N e O do RBAC nº 121 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 121.434 do RBAC nº 121.

(c) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes G e H do RBAC nº 135 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 135.244 do RBAC nº 135.

(d) Para os propósitos desta subparte, aplicam-se os termos e definições da seção 142.3 do RBAC nº 142:

(e) Para os efeitos desta subparte, examinador credenciado significa uma pessoa credenciada pela ANAC segundo este Regulamento, vinculada a um programa e autorizada a conduzir exames de proficiência ou competência em equipamentos de treinamento, para efeito de obtenção ou revalidação de habilitação e qualificação de aeronautas e DOV, conforme aprovado nas especificações administrativas do administrador de programa.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1063

(a)

(1) estabelecem os exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de examinadores credenciados em operações segundo esta subparte;

(4) permitem que o pessoal autorizado de um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) certificado ou validado segundo o RBAC nº 142, que atenda aos requisitos da seção 91.1075 deste Regulamento, conduza treinamento e exames sob contrato ou outro tipo de acordo para aquelas pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.

(b) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes N, O e Z do RBAC nº 121 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 121.434 do RBAC nº 121.

(c) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes G, H e K do RBAC nº 135 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 135.244 do RBAC nº 135.

(d) Para os propósitos desta subparte, aplicam-se os seguintes termos e definições:

(1) treinamento inicial significa o treinamento requerido para um tripulante que não tenha sido qualificado e não tenha trabalhado em uma dada função em uma aeronave;

(2) treinamento de transição significa o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em uma dada função para outra aeronave;

(3) treinamento de elevação de nível significa o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou como segundo em comando em uma aeronave, antes de começar a trabalhar como piloto em comando nessa mesma aeronave;

(4) treinamento de diferenças significa o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em uma aeronave antes de começar a trabalhar na mesma função em uma variante da aeronave, se assim for considerado necessário pela ANAC;

(5) treinamento periódico significa o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente em cada aeronave, função a bordo e tipo de operação em que o tripulante trabalha;

(6) [reservado]

(7) centro de treinamento de aviação civil significa uma organização certificada segundo o RBAC 142, que provê treinamentos e exames para administradores de programa;

(8) treinamento de requalificação significa o treinamento requerido para um tripulante previamente treinado e qualificado, mas que tenha perdido a qualificação por não ter cumprido dentro do período requerido:

(i) os requisitos para treinamento periódico da seção 91.1107;

(ii) os requisitos para o exame de proficiência em instrumentos da seção 91.1069;

(iii) os requisitos de exames da seção 91.1065; ou

(iv) os requisitos de exames para comissários da seção 91.1067;

(9) treinamento especial significa o treinamento requerido a pessoas que pretendam se qualificar e trabalhar em procedimentos especiais;

(10) aprovação inicial significa o documento emitido pela ANAC que autoriza o administrador de programa, por um período de 24 meses, a ministrar treinamento conforme seu programa de treinamento, condicionado a uma avaliação da efetividade desse treinamento; e

(11) aprovação final significa o documento emitido pela ANAC, sem uma data de vencimento, que autoriza o administrador de programa a continuar ministrando um treinamento de acordo com seu programa de treinamento, desde que seja mantido o padrão verificado para a concessão da aprovação final.

(e) [retirar]

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

(a)

Correção editorial: “Regulamento”.

(b) e (c)

Como os RBACs 121 e 135 possuem subpartes específicas para o treinamento de artigos perigosos, que não estão citadas na minuta, e a subparte K do RBAC 91 também requer treinamento de artigos perigosos, entendo que o operador que quiser adotar as subpartes equivalentes dos RBAC 121 ou 135 deve passar a atender também aos requisitos de artigos perigosos desses RBACs.

(d)

Acredito que, como utilizado no FAR e nos RBACs 121 e 135, que possuem seções similares a esta, é mais adequado incluir as definições no próprio regulamento do que referenciar outro regulamento. Isto é especialmente crítico em razão de a ANAC não ter por costume alterar em conjunto vários regulamentos que se inter-relacionam, podendo ocorrer de serem alteradas definições no RBAC 142 de forma a afetar indevidamente o RBAC 91 ou de o RBAC 91 exigir alterações de definições sem que tais definições sejam compatíveis com as constantes no RBAC 142.

Ainda, o texto próprio no RBAC 91 permite se adotar algo mais específico, como é o caso do texto referente à requalificação.

O texto foi adaptado a partir do RBAC 135.321 e do FAR 91.1063(d). Foram incluídas as definições de treinamento especial, aprovação inicial e aprovação final, com base nas constantes no RBAC 142.

Foi deixado como “reservado” o parágrafo (d)(6), que definiria “em voo”, pois o atual texto da minuta utiliza “em voo” para exames que podem ser realizados em FSTD, conflitando, portanto, com a definição constante no FAR.

Caso tal proposta não seja aceita, sugiro trocar os dois pontos ao final do parágrafo por um ponto final.

(e)

O texto não consta no FAR 91.1063, tendo sido retirado do RBAC 142. Porém, a subparte K já possui definições de examinador credenciado em 91.1089(a). Embora tenha como escopo apenas as seções 91.1089 e 91.1093, entendo que seria uma solução mais adequada expandir esse escopo do que criar uma nova definição em 91.1063.

Além disso, a definição possui alguns problemas. Por exemplo, trata de DOV, embora não seja previsto DOV para operação de propriedade compartilhada. Ainda, entendo que não seria necessária aprovação nas especificações administrativas para que haja examinador credenciado (da mesma forma que não é requerida aprovação em Especificações Operativas para que operadores sob os RBAC 121 ou 135 possuam examinador credenciado).

Caso o texto seja mantido e caso seja mantida a menção a DOV, sugiro que o termo seja aberto em sua primeira ocorrência no regulamento, na forma “despachante operacional de voo (DOV)”.

#### **Tradução de *testing* e *checking***

As ocorrências de *testing* do FAR, quando não ocorrem em conjunto de *checking*, foram normalmente traduzidas como “exames”, como no título da seção e nos parágrafos (b) e (c). Porém, quando ocorrem juntas, *testing* é traduzida como “avaliação”. Entendo que pode ser usada, para ambos os termos, a palavra “exame”, como foi feito em 91.1075, englobando tanto os exames orais ou escritos (como em 91.1063(a)) quanto os exames em voo. Isto afetou os parágrafos (a)(1), (a)(4) e (d)(7).

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

Contribuição acatada conforme proposta.

Para o parágrafo (d)(6) foi utilizada a definição constante no parágrafo 135.321(d)(6) do RBAC nº 135.

Não foi incluído o item (d)(8)(ii), pois a seção 91.1069 foi excluída.

Não foram incluídos os parágrafos (d)(9), (d)(10) e (d)(11), pois não têm correspondência no RBAC nº 135.

Foram incluídas na seção as definições de “exame de proficiência” e “qualificado”, em harmonização ao RBAC nº 135.

#### **Contribuição nº 451**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1065

(a) O administrador de programa somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame oral ou escrito (ou uma combinação dos dois), aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, sobre o conhecimento do piloto nas seguintes áreas:

(1) as apropriadas provisões deste Regulamento, do RBAC nº 61, as especificações administrativas e o manual de operações do administrador de programa;

(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para decolagem, pouso e operação em rota;

(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou autorização do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximações por instrumentos;

(7) (ii) sair de situações meteorológicas severas em caso de entradas inadvertidas, incluindo tesouras de vento em baixas altitudes (exceto os pilotos de helicóptero que não precisam ser testados quanto ao escape de tesouras de vento em baixas altitudes); e

(b) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver passado em um exame de competência aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, na classe ou tipo da aeronave, segundo definido no RBAC nº 61, conforme aplicável, visando verificar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronave. A extensão do exame de competência será determinada pelo inspetor da ANAC ou pelo examinador credenciado conduzindo o exame.

O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida.

(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido pela seção 91.1069 deste Regulamento pode ser substituído pelo exame de competência requerido por esta seção para o tipo de aeronave utilizada no exame.

(e) O inspetor da ANAC ou o examinador credenciado certificará a competência de cada piloto que for aprovado nos exames de conhecimento e de voo nos registros do piloto do administrador de programa.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1065

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame oral ou escrito (ou uma combinação dos dois), aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, sobre o conhecimento do piloto nas seguintes áreas:

(1) as apropriadas provisões deste Regulamento e do RBAC nº 61, as especificações administrativas e o manual de operações do administrador de programa;

(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para as operações de decolagem, pouso e em rota;

(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou às autorizações do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximações por instrumentos;

(7) (ii) sair de situações meteorológicas severas em caso de entradas inadvertidas, incluindo tesouras de vento em baixas altitudes (exceto para os pilotos de helicóptero, que não precisam ser testados quanto ao escape de tesouras de vento em baixas altitudes); e

(b) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, esse piloto tiver passado em um exame de competência aplicado por inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado, na classe da aeronave, se avião monomotor outro que não a reação, ou no tipo da aeronave, se helicóptero, avião multimotor ou avião a reação, visando a determinar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronaves. A extensão do exame de competência será determinada pelo INSPAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um avião, significa um grupo qualquer de aviões que a ANAC considere ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de maneabilidade ou de características de voo. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um helicóptero, significa um modelo básico do mesmo fabricante.

(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido pela seção 91.1069 deste Regulamento pode substituir o exame de competência requerido por esta seção para o tipo de aeronave utilizada no exame.

(e) O inspetor da ANAC ou o examinador credenciado certificará a competência de cada piloto que for aprovado nos exames de conhecimento e de voo nos registros do piloto do administrador de programa. Caso o piloto não seja aprovado nos exames de conhecimento ou de voo, o inspetor da ANAC ou examinador credenciado deve igualmente registrar os resultados no registro individual do tripulante.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- Em (a), foi incluído o “cotista”, conforme consta no FAR e conforme já é utilizado para o RBAC 91.1065(b)

- em (a)(1), “provisões deste Regulamento e do RBAC nº 61”.

- em (a)(3), foi alterado de “para decolagem, pouso e operação em rota” para “para operações de decolagem, pouso e em rota”, em alinhamento ao RBAC 135.293

- em (a)(4), incluído “às” antes de “autorizações”, para ficar claro que não se trata de “operação do piloto” e “autorização do piloto”. No FAR, é “operation or pilot authorization”

- Em (a)(7)(ii), inclusão de vírgula após helicópteros, pois o texto é explicativo (e não restritivo): a exceção se aplica a todos os pilotos de helicóptero.

- Correção da tradução: o texto “The instrument proficiency check required by §91.1069 may be substituted for the competency check...” é corretamente traduzido como “O exame de proficiência em instrumentos requerido por 91.1069 pode substituir o exame de competência....”

Vide, por exemplo, o RBAC 135.293(c).

**Exames na classe, tipo ou modelo de aeronave: parágrafo (b)**

O texto foi alterado com relação ao FAR e com relação ao RBAC 135.293(b), de forma a só requerer exame na classe ou no tipo de aeronave, conforme definido no RBAC 61. Ocorre que não é essa a intenção do texto no FAR 91.1065 e no RBAC 135.293. Nesses casos, o texto de fato impõe requisitos adicionais aos do RBAC 61, exigindo que os pilotos passem por exames de competência mais específicos para os modelos de aeronave que operam. Por exemplo, atualmente, sob o RBAC 135, um piloto precisa passar por um exame em cada modelo de avião multimotor, mesmo que os dois aviões sejam classe. Isto também valerá para helicópteros, mesmo que a ANAC passe a tratar helicópteros como classe.

Isso consta não só no RBAC 135.293, como também na recém-publicada IS 135-003, item 5.2.6.2.2.

Entendo que há razão para se manter o texto como constante no FAR (ou como constante no RBAC 135.293). Isso propicia pilotos mais especializados no modelo de aeronave em que operam, evitando (ao impor custos adicionais) que os administradores utilizem os mesmos pilotos para operar diversos modelos diferentes.

Observo que o requisito pode ser menos exigente do que o atualmente cobrado dos operadores sob o RBAC 135, bastando para isso que a ANAC publique qual o grupo de aeronaves que ela considera “ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de maneabilidade ou de características de voo”, o que permitiria que os aviões desse grupo seriam considerados apenas um “tipo”, para os efeitos de 135.293(b).

Isso também poderia ser feito para os exames em programas de propriedade compartilhada.

(e)

Conforme 91.1027(a)(3)(vi), os resultados devem ser registrados, mesmo que sejam de reprovação.

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

Contribuição parcialmente acatada. O texto da seção como um todo foi harmonizado ao da emenda 04 ao RBAC nº 135. Voos controlados pelo cotista, segundo a proposta, não serão regulados pela Subparte K e por isso a menção ao cotista não foi incluída no texto, e foi removida de onde já constava.

#### **Contribuição nº 452**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1065

(g) É vedado simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação transportando passageiros.

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

91.102

(h) É vedado simular procedimentos anormais ou de emergência em uma operação transportando passageiros.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Embora este requisito possa ser útil em um exame, sua aplicabilidade não é limitada a um exame. Assim, entendo que não deva ser inserido apenas na seção 91.1065, intitulada “Requisitos de exame inicial e periódico de piloto”.

O requisito consta no Anexo 6 Parte II Seção III, item 3.4.2.4, como “An operator shall ensure that when passengers are being carried, no emergency or abnormal situations shall be simulated”. Assim, creio que poderia constar ou na subparte F ou na subparte B, para se aplicar a todos os voos. Por exemplo, o parágrafo pode ser movido para a seção 91.102 ou em uma nova seção na subparte F.

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

Contribuição acatada conforme proposta.

#### **Contribuição nº 453**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1067

O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um comissário de voo e uma pessoa somente pode trabalhar como comissário de voo se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, o administrador de programa tiver verificado, por meio de apropriado exame inicial e periódico, que essa pessoa possui conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:

(i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída em uma emergência, como estabelecido pelo manual de operações do administrador de programa.

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

91.1067

O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um comissário de voo e uma pessoa somente pode trabalhar como comissário de voo se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, o administrador de programa tiver verificado, por meio de apropriado exame inicial ou periódico, que essa pessoa possui conhecimento e competência para a aeronave operada nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:

(i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída em uma emergência, como estabelecido pelo manual de operações do administrador de programa.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No parágrafo de introdução, foi especificado que o exame deve considerar que a pessoa possui conhecimento e competência para a aeronave operada. Como o comissário precisa possuir habilitação da aeronave, é necessário que, para concluir o programa de treinamento e receber a habilitação, seja demonstrada competência para a aeronave operada. O texto do 91.1105(c) da minuta, que exigiria exame de competência nos treinamentos de transição, já estabeleceria indiretamente esse requisito.

Entendo que não haveria impedimento a que um mesmo exame seja considerado válido para duas aeronaves similares ou que um exame possa ser simplificado em razão de o comissário operar outra aeronave similar, porém, em qualquer caso, o conhecimento e a competência demonstrados devem ser garantidos para a aeronave operada. O regulamento não entra no mérito de como essa competência seria aferida, se por meio de exames conduzidos na aeronave específica ou em dispositivos mais genéricos.

Pode-se considerar incluir “exame inicial, de transição ou periódico”, para ressaltar que treinamentos de transição também requerem exames. Porém, entendo que isso não é necessário porque quando se menciona apenas “inicial e periódico” os treinamentos requeridos para se iniciar em uma função ou em um tipo de aeronave, como o de transição ou de elevação de nível, se classificam como “iniciais”. Por exemplo, em 91.1099 só se fala em “apropriadas fases de treinamento inicial ou periódico”, mas não se tem a intenção de excluir os outros tipos de treinamento referidos em 91.1087(b).

Ajuste editorial:

- “necessidade de assistência”, pois trata-se de verbo transitivo indireto, como usado em (b) e (c).

- uso de “inicial ou periódico”. Embora o FAR utilize “e”, entendo que o correto é “ou”, pois apenas é requerido que um exame, ou inicial ou periódico, seja realizado desde o início do 12º mês anterior ao voo.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Conforme informa o autor da contribuição, o entendimento de que o conhecimento e competência devem ser para a aeronave operada já se encontra estabelecido em outro requisito do regulamento. Ademais, preferiu-se harmonizar a forma da redação ao parágrafo 135.295(a) para facilitar a implementação dos requisitos, por similaridade ao que já é realizado para empresas sob o RBAC nº 135.

Os ajustes textuais foram acatados.

#### Contribuição nº 454

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em IFR

(c) Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. O procedimento de aproximação por instrumentos deve incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento de aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de procedimento de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para esse procedimento.

(d) Os exames de proficiência em instrumentos requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção consistem em um exame oral ou escrito do equipamento (ou uma combinação dos dois) e um exame em voo sob condições IFR reais ou simuladas. O exame do equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico como apropriado. O exame em voo deve incluir navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações padrão por instrumentos envolvendo as facilidades de navegação que o piloto está autorizado a utilizar.

(e) Cada piloto realizando um exame de proficiência em IFR deve demonstrar o padrão de competência requerido pelo parágrafo 91.1065(d) deste Regulamento. Adicionalmente:

- (1) o exame de proficiência em instrumentos deve:
- (i) para um piloto em comando de uma aeronave que requeira que o piloto em comando possua uma licença de PLA, incluir procedimentos e manobras para uma licença PLA no particular tipo de aeronave, se apropriado; e
- (2) o exame de proficiência em IFR deve ser aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.
- (f) Se o piloto for designado para pilotar apenas um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.
- (g) Se o piloto em comando for designado para pilotar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve realizar o exame de proficiência em IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave para o qual é designado, de modo rotativo, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.
- (h) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve primeiro realizar o exame de proficiência em IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora e, a cada exame seguinte, alternar a realização do exame em aeronave monomotora e multimotora, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em voo IFR

(c) Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de precisão por instrumentos em condições IMC se, dentro dos prazos referidos nos parágrafos (a) ou (b) deste regulamento, conforme aplicável para piloto em comando ou segundo em comando, o piloto tiver demonstrado proficiência no tipo de procedimento a ser executado. Um piloto somente pode realizar um tipo de procedimento de aproximação de não-precisão por instrumentos em condições IMC se, dentro dos prazos referidos nos parágrafos (a) ou (b) deste regulamento, conforme aplicável para piloto em comando ou segundo em comando, o piloto tiver demonstrado proficiência na execução desse tipo de procedimento de aproximação ou em dois outros tipos de aproximação de não-precisão. O procedimento de aproximação por instrumentos deve incluir pelo menos um procedimento de aproximação direta, um procedimento de aproximação circulando para pouso e uma aproximação perdida. Cada tipo de procedimento de aproximação deve ser conduzido até os mínimos aprovados para esse procedimento.

(d) Os exames de proficiência em voo IFR requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção consistem em um exame oral ou escrito do equipamento (ou uma combinação dos dois) e um exame em voo sob condições IFR reais ou simuladas. O exame do equipamento deve incluir questões sobre procedimentos de emergência, operação dos motores, sistemas de combustível e de lubrificação, ajustes de potência, velocidades de estol, melhor velocidade com motor parado, operação das hélices e do supercompressor e sistemas hidráulico, mecânico e elétrico, como apropriado. O exame em voo deve incluir navegação por instrumentos, recuperação de emergências simuladas e aproximações padrão por instrumentos envolvendo as instalações de navegação que o piloto está autorizado a utilizar.

(e) Cada piloto realizando um exame de proficiência em voo IFR deve demonstrar o padrão de competência requerido pelo parágrafo 91.1065(d) deste Regulamento. Adicionalmente:

(1) o exame de proficiência em voo IFR deve:

(i) para um piloto em comando de um avião que requeira que o piloto em comando possua uma licença de PLA, incluir procedimentos e manobras para uma licença PLA no particular tipo de avião, se apropriado; e

(2) o exame de proficiência em voo IFR deve ser aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

(f) Se o piloto for designado para pilotar apenas um tipo de aeronave, o exame de proficiência requerido pelo parágrafo (a) ou (b) desta seção deve ser conduzido nesse tipo de aeronave.

(g) Se o piloto em comando for designado para pilotar mais de um tipo de aeronave, esse piloto deve realizar o exame de proficiência em voo IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em cada tipo de aeronave para o qual é designado, de modo rotativo, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.

(h) Se o piloto em comando for designado para pilotar tanto aeronaves monomotoras quanto multimotoras, esse piloto deve primeiro realizar o exame de proficiência em voo IFR requerido pelo parágrafo (a) desta seção em aeronave multimotora e, a cada exame seguinte, alternar a realização do exame em aeronave monomotora e multimotora, mas não mais de um exame em voo durante cada período descrito no parágrafo (a) desta seção.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- Inclusão de vírgula antes de “como apropriado”.

- “instalações” em lugar de “facilidades”, como tradução de “facilities”

- padronização da tradução de “instrument proficiency check” como “exame de proficiência em voo IFR”, utilizado em (a) e (b), em lugar de “exame de proficiência em IFR” e de “exame de proficiência em instrumentos”

- em (f), foi incluída referência ao parágrafo (b), pois o termo “piloto” pode se aplicar tanto ao piloto em comando quanto ao segundo em comando. Uma alternativa seria especificar que se trata de requisito aplicável apenas ao “piloto em comando”, como constante

nos parágrafos (g) e (h). Entendo que todos esses requisitos podem ser aplicáveis tanto apenas a pilotos em comando como a todos os pilotos, porém, se forem aplicáveis apenas a pilotos em comando, faz-se referência apenas ao parágrafo (a); se forem aplicáveis a todos os pilotos, faz-se referência também ao parágrafo (b).

#### **Prazo em (c)**

O parágrafo (c) exige que o piloto tenha demonstrado proficiência em um procedimento nos 6 meses anteriores ao voo, para executar tal procedimento. No entanto, isto faria com que um piloto segundo em comando que esteja cumprindo o prazo de 12 meses estabelecido em (b) fique por 6 meses sem poder executar nenhum procedimento, a menos que adiante em 6 meses a realização do seu exame de proficiência em voo IFR.

Entendo que não é adequado permitir que um exame de proficiência em voo IFR conceda ao piloto segundo em comando um prazo de 12 meses para voar IFR (como em (b)), mas conceda apenas 6 meses para realizar um instrumento (como em (c)). Isto seria de difícil entendimento e cumprimento por parte dos regulados e de difícil fiscalização por parte da ANAC.

Há discussão semelhante no âmbito do RBAC 135. No FAR 135, a seção 135.297 teria aplicabilidade restrita, de acordo com o título, a pilotos em comando – embora o texto do parágrafo (b), equivalente ao 91.1069(c), não se refira especificamente a pilotos em comando. No RBAC 135.297, essa distinção não é tão clara, mas tem sido utilizado também o critério de que só se aplica a pilotos em comando.

Já aqui para o 91.1069, a seção é aplicável tanto a pilotos em comando quanto a segundos em comando, havendo requisitos diferentes de prazo para o exame, em (a) e (b). Assim, creio que o prazo em (c) deve ser adequado aos prazos requeridos em (a) e (b), para cada função a bordo.

Uma solução alternativa, caso se queira de fato exigir um prazo de 6 meses para a realização de procedimentos IFR, é deixar claro no regulamento que o prazo de (c) deve ser cumprido independentemente do prazo de (b).

#### **(e)(1)(i)**

Conforme 91.1053(a)(2), apenas aviões multimotores com motores a turbina requerem licença de PLA. Para as demais aeronaves, basta a licença de PC, conforme 91.1053(a)(3).

Isso é evidenciado também porque em (e)(1)(ii), se menciona explicitamente os pilotos de helicóptero.

No FAR, a menção a “aircraft” é justificada porque 91.1053(a)(2) exige PLA não apenas para pilotos de aviões, mas também para pilotos de aeronaves sustentadas por potência. Caso 91.1053 seja alterado para incluir aeronaves de sustentação por potência, entendo que não se deve alterar o 91.1069(e)(1)(i).

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

Contribuição parcialmente acatada. O texto da seção como um todo foi harmonizado, quanto à forma, ao da emenda 04 ao RBAC nº 135. No entanto, algumas particularidades referentes à subparte K do Part 91 foram mantidas.

#### **Contribuição nº 455**

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em IFR

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto em comando e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando em uma aeronave voando IFR se, a partir do começo do 6º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver sido aprovado em um exame de proficiência em voo IFR segundo esta seção aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

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

91.1069 Tripulação de voo: requisitos de exame de proficiência em IFR

(a) O administrador de programa ou cotista somente pode utilizar um piloto em comando e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando em uma aeronave voando IFR se, a partir do começo do 12º mês anterior ao mês do voo, o piloto tiver sido aprovado em um exame de proficiência em voo IFR segundo esta seção aplicado por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Desde de comprovado experiência recente em voo IFR (90 dias), apenas faz se necessário exame de proficiência anual.

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

Contribuição não acatada.

Neste caso preferiu-se manter a paridade com o regulamento *Part 91* americano.

#### **Contribuição nº 456**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição: ANAC**

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

91.1071

(a) Se um tripulante para o qual é requerido a realização de um exame oral ou escrito ou um exame em voo segundo esta subparte completar o exame em um mês anterior ou posterior ao mês no qual ele seria requerido, esse tripulante é considerado como tendo completado o exame no mês requerido.

(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, a pessoa aplicando o exame pode dar treinamento adicional ao piloto no transcorrer do exame. Além de exigir a repetição da manobra mal sucedida, a pessoa aplicando o exame pode exigir que o piloto sendo examinado repita quaisquer outras manobras que ele considere necessárias para determinar a proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para a pessoa conduzindo o exame, o administrador de programa não pode utilizar esse piloto, nem o piloto pode servir com membro de uma tripulação de voo sob esta subparte, até que consiga completar satisfatoriamente um novo exame, o qual se fará após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática. Se o piloto que demonstrou desempenho insatisfatório for vinculado como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119, ele deve notificar a esse detentor de certificado sobre o seu desempenho insatisfatório.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1071

(a) Se um tripulante para o qual é requerida a realização de um exame oral ou escrito ou um exame em voo segundo esta subparte completar o exame em um mês anterior ou posterior ao mês no qual ele seria requerido, esse tripulante é considerado como tendo completado o exame no mês requerido.

(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, a pessoa aplicando o exame pode dar treinamento adicional ao piloto no transcorrer do exame. Além de exigir a repetição da manobra mal sucedida, a pessoa aplicando o exame pode exigir que o piloto sendo examinado repita quaisquer outras manobras que ela considere necessárias para determinar a proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para a pessoa aplicando o exame, o administrador de programa não pode utilizar esse piloto, nem o piloto pode servir como membro de uma tripulação de voo sob esta subparte, até que consiga completar satisfatoriamente um novo exame, o qual ocorrerá após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática. Se o piloto que demonstrou desempenho insatisfatório atuar como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119, ele deve notificar a esse detentor de certificado sobre o seu desempenho insatisfatório.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajuste editorial:

- a realização do exame é “requerida”
- “que ela considere”, pois se refere a “pessoa aplicando o exame”
- “servir como membro”
- por padronização, “pessoa aplicando o exame” em lugar de “pessoa conduzindo o exame” (utilizado apenas uma vez)
- “atuar como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119” em vez “for vinculado como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119”

Observo que a notificação ao detentor de certificado da reprovação não significa que o detentor também ficará impedido de utilizar esse piloto. Caso se tenha essa intenção, o requisito deverá ainda ser estabelecido (ou encontrado). Sobre o assunto, vide trecho da publicação da regra final que incluiu a subparte K no RBAC 91:

“Section 91.1071 Crewmember Tests and Checks, Grace Provisions and Training to Accepted Standards

PASS believes that additional language should be added to proposed Sec. 91.1071 that states that if an airman fails a check and is currently an employee of another certificate holder (that is, parts 121, 125, 135), he or she must notify that company and not be allowed to function in a commercial capacity as an airman, until the check failed is subsequently passed.

FAA Response: The final rule has been changed to add the notification requirement; however, the FAA cannot address qualifications as an airman under parts 121 or 135 in this rulemaking”

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument)

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada. O parágrafo (a) foi redigido conforme o parágrafo 135.301(a), para harmonização.

A ANAC concorda com a advertência do autor da contribuição de que não é prudente o piloto reprovado no exame continuar atuando em operadores sob os RBAC nº 121, 125 ou 135, até que realize novo exame e seja aprovado. No entanto, o local para incluir o requisito não pode ser na subparte K, visto que ela só se aplica a operações de propriedade compartilhada de aeronaves.

Dessa forma, o requisito foi movido para a parte geral do RBAC nº 91, no parágrafo 91.5(e), de modo que possa se aplicar aos operadores certificados segundo o RBAC nº 119, e foi incluída a proibição de continuar atuando como piloto. A última frase do parágrafo 91.1071(b) foi excluída da proposta em razão da criação do parágrafo 91.5(e).

O texto também foi incrementado para prever o caso em que o piloto seja reprovado em exames segundo o parágrafo 135.301(b) do RBAC nº 135 não poder realizar operações sob a subparte K até que realize novo exame e seja aprovado.

**Contribuição nº 457**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1073

(a) (4) dispor de um número suficiente de instrutores de voo e examinadores credenciados para conduzir os treinamentos, exames em voo e os cursos de treinamento em simulador permitidos por esta subparte.

(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador credenciado que seja responsável por um assunto particular de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame em voo ou exame de competência segundo esta subparte, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador credenciado envolvido na conclusão desse treinamento ou exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo for feita por meio de um sistema computadorizado de conservação de registros, o instrutor, supervisor ou examinador credenciado que inseriu os dados deve ser identificada no registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura do instrutor, supervisor ou examinador credenciado.

(g) Se um simulador de voo tiver sido aprovado pela ANAC para utilização no programa de treinamento do administrador de programa, o administrador de programa deve assegurar que cada piloto complete anualmente pelo menos uma seção de treinamento de voo no simulador aprovado. A seção de treinamento pode ser parte do treinamento em voo de qualquer dos treinamentos ou exames requeridos por esta subparte, incluindo treinamento inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação, de diferenças, periódico ou especial, ou exame de competência ou de proficiência em IFR. Se não houver simulador aprovado para um tipo de aeronave em operação, então todo o treinamento e exames em voo devem ser realizados nessa aeronave.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1073

(a) (4) dispor de um número suficiente de instrutores de voo e examinadores credenciados para conduzir os treinamentos, exames em voo e os cursos de treinamento em FSTD permitidos por esta subparte.

(c) Cada instrutor ou examinador credenciado que seja responsável por um assunto particular de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame oral ou escrito ou exame em voo segundo esta subparte, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador credenciado envolvido na conclusão desse treinamento ou exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo for feita por meio de um sistema computadorizado de conservação de registros, o instrutor ou examinador credenciado que inseriu os dados deve ser identificado no registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura do instrutor ou examinador credenciado.

(g) Se um simulador de voo tiver sido aprovado pela ANAC para utilização no programa de treinamento do administrador de programa, o administrador de programa deve assegurar que cada piloto complete anualmente pelo menos uma sessão de treinamento de voo no simulador aprovado. A sessão de treinamento pode ser parte do treinamento de voo de qualquer dos treinamentos ou exames requeridos por esta subparte, incluindo treinamento inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação, de diferenças, periódico ou especial, ou exame de competência ou de proficiência em voo IFR. Se não houver simulador aprovado para um tipo de aeronave em operação, então todos os treinamentos e exames em voo devem ser realizados nessa aeronave.

(h) Todos os treinamentos e exames a serem realizados pelo administrador de programa em cumprimento ao programa de treinamento aprovado deverão ser previamente notificados à ANAC, na forma determinada pela ANAC.

(1) Treinamentos e exames que forem realizados sem observância do parágrafo (h) desta seção não serão considerados pela ANAC para o cumprimento do programa de treinamento do administrador de programa.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajuste editorial:

- “o instrutor ou examinador credenciado que inseriu os dados deve ser identificado no registro”
- conforme utilizado em outros trechos do regulamento, padronizando os exames teóricos como “exame oral ou escrito” e os exames práticos como “exames em voo”. O “exame de competência”, que era mencionado, se trata de um exame em voo, conforme 91.1065(b).
- “sessão de treinamento” em lugar de “seção de treinamento”.
- “exame de proficiência em voo IFR”, como proposto para padronizar os termos em 91.1069
- foram feitos alguns outros ajustes textuais em (g).

**Supervisor**

O regulamento não menciona quem seriam os “supervisores”; este termo não é utilizado em outros trechos deste regulamento. Assim, proponho retirá-lo.

O texto provavelmente vem do FAR 121, onde o requisito de experiência operacional de comissário pode ser cumprido sob observação de um “flight attendant supervisor” em 121.434(e).

#### **FSTD e simulador**

Em (a)(4), foi utilizado “FSTD” em lugar de “simulador”, pois o RBAC utiliza FSTD quando trata da qualificação de instrutores e examinadores credenciados (enquanto o FAR utiliza somente simulador, o que poderia justificar utilizarem apenas “simulador” nesse parágrafo). Ainda, o regulamento trata da aprovação de FSTD em 91.1087 e de treinamento de voo em FSTD 91.1103.

Em (g), entendo que se deveria avaliar o uso de FSTD em lugar de simulador. Entendo que a frase “Se não houver simulador aprovado para um tipo de aeronave em operação, então todos os treinamentos e exames em voo devem ser realizados nessa aeronave” impõe uma restrição que acredito não ser intencional, pois impede que se utilize um dispositivo de treinamento de voo (que não seja um simulador) caso não haja simulador de voo aprovado. Entendo que, caso não haja simulador aprovado, os treinamentos (talvez não os exames) poderiam utilizar esses outros dispositivos de treinamento de voo ou aeronaves. Entendo que não faz sentido limitar o uso desses dispositivos em razão da existência ou não de simuladores.

#### **Parágrafo (h)**

Entendo como necessário incluir parágrafo que trate da obrigatoriedade do administrador de programa em informar os treinamentos à ANAC. Proponho colocar, de forma genérica, que devem ser informados os treinamentos e exames “na forma determinada pela ANAC”, para que o assunto seja melhor detalhado em futura IS, que venha a tratar do SISHAB (em substituição à IAC 118-1002, aplicável a empresas aéreas, que se encontra desatualizada).

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

Contribuição parcialmente acatada. Foi adotada a forma geral de redação da seção similar do RBAC nº 135 (135.323). Foi também incluído o parágrafo “h”, como proposto, pois é importante para atividades de vigilância.

#### **Contribuição nº 458**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1075

Além do administrador de programa, somente os seguintes entes são elegíveis segundo esta subparte para conduzir treinamento e exames sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte:

- (a) outro administrador de programa operando segundo esta subparte;
- (b) um CTAC certificado segundo o RBAC nº 142 para conduzir treinamentos e exames requeridos por esta subparte se este CTAC:
  - (1) for detentor de especificações de treinamento emitidas segundo o RBAC nº 142;
  - (2) possuir instalações, equipamentos de treinamento e material didático atendendo aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 142;
  - (3) possuir currículos, segmentos de currículo e partes de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis aos cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e
  - (4) possuir suficientes instrutores e examinadores credenciados qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 91.1089 até 91.1095 deste Regulamento para conduzir treinamentos e exames para pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte;
- (c) um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando segundo o RBAC nº 121 ou 135; ou
- (d) Se autorizado pela ANAC, um CTAC não certificado segundo o RBAC nº 142.

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

91.1075

Além do administrador de programa, somente os seguintes entes são elegíveis segundo esta subparte para conduzir treinamento e exames sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte:

- (a) outro administrador de programa operando segundo esta subparte;
- (b) um CTAC certificado segundo o RBAC nº 142 para conduzir treinamentos e exames requeridos por esta subparte se este CTAC:
  - (1) for detentor de especificações de treinamento emitidas segundo o RBAC nº 142;
  - (2) possuir instalações, equipamentos de treinamento e material didático atendendo aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 142;
  - (3) possuir currículos, segmentos de currículo e partes de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis aos cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e
  - (4) possuir suficientes instrutores e examinadores credenciados qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 91.1089 até 91.1095 deste Regulamento para conduzir treinamentos e exames para pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte;
- (c) um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando segundo o RBAC nº 121 ou 135; ou
- (d) qualquer outra entidade, se autorizada pela ANAC.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Entendo que os parágrafos (b)(1) e (2) são desnecessários, pois são requisitos necessários para que o CTAC se mantenha certificado segundo o RBAC 142, que é condição já expressa em (b).

Quanto ao (d), observo que a definição de CTAC, constante no RBAC 142 (e não redefinida de outra forma no RBAC 91; a definição também não consta no RBAC 01), estabelece que CTAC é uma organização certificada segundo o RBAC 142. Entendo que não se deveria chamar uma entidade não certificada segundo o RBAC 142 de CTAC.

Ainda, não fica claro o que caracterizaria um CTAC mencionado em 91.1075(d), se este CTAC não for certificado segundo o RBAC 142. Assumindo que não haveria como distinguir um CTAC não certificado segundo o RBAC 142 de qualquer outra entidade que venha a ministrar treinamento, sugiro deixar isso explícito no regulamento.

O texto proposto permite à ANAC considerar como válidos para cumprimento do programa de treinamento do administrador de programa treinamentos ministrador, por exemplo, por entidades autorizadas a ministrar treinamentos de artigos perigosos, de acordo com o RBAC 175.29 e IS 175-002, entidades e facilitadores credenciados pela GTFH para treinamento de CRM, ou por órgãos que podem ser especificamente autorizados pela ANAC (o Exército, por exemplo, para treinamentos de sobrevivência na selva, como por vezes é utilizado por algumas empresas de táxi aéreo).

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

Contribuição não acatada.

O texto do requisito como um todo foi harmonizado à seção 135.324 do RBAC nº 135, inclusive expandindo a possibilidade de um fabricante de aeronaves classe (segundo critérios do RBAC nº 61), de sua própria fabricação, poder prover treinamento para um administrador de programa.

#### **Contribuição nº 459**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1077 Programa de treinamento e revisões: aceitação inicial e aprovação final

(a) Para obter aceitação inicial e aprovação final de uma proposta de programa de treinamento, ou de uma proposta de revisão de um programa de treinamento aprovado, cada administrador de programa deve submeter à ANAC:

(1) um resumo da proposta de currículo ou proposta de revisão, que possua informações suficientes para uma avaliação preliminar do programa de treinamento; e

(2) informações adicionais que a ANAC considere relevantes.

(b) Se a proposta de programa de treinamento ou a proposta de sua revisão atender a esta subparte, a ANAC emitirá a aceitação inicial por escrito, autorizando o administrador de programa a conduzir o treinamento segundo o programa de treinamento aceito. Após uma avaliação da eficácia desse programa de treinamento aceito, a ANAC informará ao administrador de programa as eventuais deficiências, que então deverão ser sanadas.

(c) A ANAC concederá a aprovação final da proposta de programa de treinamento ou de sua revisão se o administrador de programa demonstrar que o treinamento conduzido segundo a aprovação inicial aceita de acordo com o parágrafo (b) desta seção garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente estará adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.

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

91.1077 Programa de treinamento e revisões: aprovação inicial e final

(a) Para obter aprovação inicial e final de uma proposta de programa de treinamento, ou de uma proposta de revisão de um programa de treinamento aprovado, cada administrador de programa deve submeter à ANAC:

(1) um resumo da proposta de currículo ou proposta de revisão, que possua informações suficientes para uma avaliação preliminar do programa de treinamento; e

(2) informações adicionais que a ANAC considere relevantes.

(b) Se a proposta de programa de treinamento ou a proposta de sua revisão atender a esta subparte, a ANAC emitirá a aprovação inicial por escrito, autorizando o administrador de programa a conduzir o treinamento segundo o programa de treinamento aceito. Após uma avaliação da eficácia desse programa de treinamento aceito, a ANAC informará ao administrador de programa as eventuais deficiências, que então deverão ser sanadas.

(c) A ANAC concederá a aprovação final da proposta de programa de treinamento ou de sua revisão se o administrador de programa demonstrar que o treinamento conduzido segundo a aprovação inicial de acordo com o parágrafo (b) desta seção garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente estará adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Em alinhamento ao FAR e à prática da ANAC, já adotada com operadores sob os RBACs 121 e 135, é emitida aprovação inicial e aprovação final.

Ainda, o uso de “aprovação” está de acordo com o conceito estabelecido no Anexo 6 Parte I, Attachment E, pois é requerida uma resposta formal da autoridade para conceder aprovação (conforme previsto em 91.1077(b)) e o programa de treinamento é um documento que requer aprovação.

“Aprovação inicial” também é utilizada em 91.1073(a)(1).

Por fim, a seção 91.1063 estabelece que valem, para a subparte K do RBAC 91, as definições constantes na seção 142.3 do RBAC 142, onde consta a definição de aprovação inicial e de aprovação final, justamente com os conceitos aqui utilizados.

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

Contribuição acatada conforme proposta.

Ainda, no parágrafo (b) as duas ocorrências do termo “programa de treinamento aceito” foram substituídas por “programa de treinamento aprovado”.

#### **Contribuição nº 460**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1079 Programa de treinamento; currículo

(a) Cada administrador de programa deve elaborar e manter atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada tripulante requerido para cada tipo de aeronave. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.

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

91.1079 Programa de treinamento: currículo

(a) Cada administrador de programa deve elaborar e manter atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada tripulante requerido para esses tipos de aeronave. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta subparte.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajustes editoriais:

- uso de dois pontos em lugar de ponto-e-vírgula no título da seção;
- em (a), referência aos tipos de aeronaves já mencionados anteriormente, para maior clareza e em alinhamento ao FAR.

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

Contribuição acatada conforme proposta.

#### **Contribuição nº 461**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1081

(a)(1)

- (vi) a segurança do transporte de artigos perigosos por via aérea;
- (vii) o sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO), se aplicável;

(e) (2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nas aeronaves.

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

91.1081

(a)(1)

- (vi) [reservado]
- (vii) [reservado]

(e) (2) qualifique-se em novos equipamentos, instalações, procedimentos e técnicas, incluindo modificações nas aeronaves.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

**(a)(1)(vi)**

O regulamento já estabelece requisitos específicos de treinamento de artigos perigosos em 91.1085. Entendo que esse treinamento de artigos perigosos deverá atender ao RBAC 175.29 e a IS 175-002, sendo, assim, ministrado por entidade autorizada.

Dessa forma, não vejo necessidade de incluir o assunto de artigos perigosos no doutrinamento básico. Observo que o assunto não consta no doutrinamento básico pelo requisito equivalente do FAR.

**(a)(1)(vii)**

Não são estabelecidos requisitos de SGSO para os operadores sob a subparte K do RBAC 91. Assim, entendo que o “se aplicável”, contido em 91.1081(a)(1)(vii), deva ser interpretado como “não aplicável”.

Assim, sugiro retirar o requisito, como forma de evitar dificuldades de entendimento do regulamento.

**(e)(2)**

Uso de “instalações” como tradução de “facilities”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. O parágrafo da seção 91.1081, referente ao SGO não foi excluído, devido a inclusão desse conteúdo na seção 91.1021. O restante das sugestões foram acatadas. O parágrafo (a)(1)(vi) foi excluído ao invés de reservado.

<b>Contribuição nº 462</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1083 (c) (6) remoção dos botes salva-vidas da aeronave e inflagem dos mesmos, utilização de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1083 (c) (6) remoção e inflagem dos botes salva-vidas da aeronave, utilização de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste editorial: - evitar uso de “os mesmos”. - ainda, recomendo avaliar o uso de “inflagem”, que não consta no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa (VOLP).
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta. O termo “inflagem” foi substituído por “enchimento”.

<b>Contribuição nº 463</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1085 Treinamento em artigos perigosos (a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode desempenhar tarefas e responsabilidades sobre o manuseio e o transporte de artigos perigosos se essa pessoa tiver recebido treinamento para reconhecer, manusear ou recusar o transporte de artigos perigosos.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1085 Treinamento em artigos perigosos (a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode desempenhar tarefas e responsabilidades sobre o manuseio e o transporte de artigos perigosos se essa pessoa tiver recebido treinamento para reconhecer, manusear ou recusar o transporte de artigos perigosos, em conformidade com a seção 175.29 do RBAC 175.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Incluir referência à seção aplicável do RBAC 175, para orientar os regulados sobre como deve ser ministrado o treinamento de artigos perigosos. Isso é necessário porque, diferentemente dos requisitos de treinamento de artigos perigosos dos RBAC 121 e 135, em que há uma subparte específica, aqui o treinamento de artigos perigosos não é detalhado.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A forma de aplicação do requisito, caso duvidoso, pode ser esclarecido e detalhado em IS. Ademais, o RBAC nº 175 está em processo de revisão e o número da seção deve ser alterado.

<b>Contribuição nº 464</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1087  (b)(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas. Tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada seção de treinamento ou de exame.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>

91.1087
(b)(5) possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas. Tal livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada sessão de treinamento ou de exame.
(d) Na concessão da aprovação inicial e final de um programa de treinamento (ou de suas revisões) a ANAC considerará os dispositivos, métodos e procedimentos listados no currículo do administrador de programa requerido pela seção 91.1079 deste Regulamento.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Correção editorial: - “sessão de treinamento” em lugar de “seção de treinamento”. - “aprovação inicial e final”, conforme constante no FAR. Vide também proposta para a seção 91.1077. - evitar uso de “o mesmo”
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta.

<b>Contribuição nº 465</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1089
(b) (2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;
(c) (2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;
(e) O instrutor de voo que não possuir um CMA válido pode exercer as funções de instrutor de voo em FSTD, mas não pode trabalhar como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.
(e) O examinador credenciado que não possuir um CMA válido pode exercer as funções de examinador credenciado em FSTD, mas não pode trabalhar como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.
91.1091
(b) (1) possuir uma licença de piloto e as adequadas habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo os RBAC nº 121 ou 135; (2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;
(c) (1) possuir a licença e as habilitações requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo os RBAC nº 121 ou 135, não necessitando possuir um CMA válido; (2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico requerido para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;
(e) O instrutor de voo que não possuir um CMA válido pode exercer as funções de instrutor de voo em FSTD, mas não pode trabalhar como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1089
(b) (2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;
(c) (2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(e) O examinador credenciado que não possui um CMA válido pode exercer as funções de examinador credenciado em FSTD, mas não pode trabalhar como examinador credenciado em aeronave nem como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.

91.1091

(b)

(1) possuir uma licença de piloto e as adequadas habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo o RBAC nº 135;

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(c)

(1) possuir a licença e as habilitações requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte ou segundo o RBAC nº 135, não necessitando possuir um CMA válido;

(2) tiver completado satisfatoriamente as apropriadas fases de treinamento para a aeronave, incluindo o treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta subparte;

(e) O instrutor de voo que não possui um CMA válido pode exercer as funções de instrutor de voo em FSTD, mas não pode trabalhar como instrutor de voo em aeronave nem como membro de tripulação de voo em operações segundo esta subparte.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

##### **91.1089 e 91.1091. Parágrafos (b)(2) e (c)(2)**

Adequação da tradução dos parágrafos equivalentes do FAR:

“(2) Has satisfactorily completed the appropriate training phases for the aircraft, including recurrent training, that are required to serve as a pilot in command in operations under this subpart;”

O “requeridas para trabalhar como piloto em comando” se aplica às “fases de treinamento”, e não apenas ao treinamento periódico.

##### **91.1089(e) e 91.1091(e)**

Entendo que a proibição de um piloto sem CMA trabalhar como membro da tripulação em voo já é bastante clara, e até não exigiria o esclarecimento. Não me oponho a mantê-la.

No entanto, creio que é mais duvidosa a situação do piloto que atua como instrutor ou examinador credenciado em aeronave, mas sem ser como membro requerido da tripulação. Lembro que, normalmente, voos de treinamento e de exames, não são “operações conduzidas segundo esta subparte”, pois não são transportados passageiros ou carga do programa (assim como voos de treinamentos e exames em aeronave, para cumprir programas de treinamento sob o RBAC 135, não precisam ser operados segundo o RBAC 135 – vide RBAC 119.1(e)).

O FAR 91.1091(e), por exemplo, permite que um piloto trabalhe como instrutor de voo em aeronave sem possuir CMA desde que não seja um membro da tripulação requerido. Entendo que a posição da ANAC seja diferente, ao exigir o CMA para qualquer função a bordo, tanto quando compo a tripulação requerida quanto quando atuando apenas como instrutor (e além da tripulação requerida). Assim, proponho deixar claro que não é permitir atuar como instrutor ou examinador em aeronave sem CMA – independentemente de ser membro requerido ou não.

Caso seja intenção da ANAC permitir a atuação do instrutor sem CMA quando ele não compor a tripulação requerida, entendo que pode ser uma solução alternativa. Nesse caso, o parágrafo deve ser alinhado ao equivalente do FAR.

##### **91.1091(b)(1) e (c)(1)**

As licenças e habilitações requeridas para operar sob os RBACs 121 e 135 são, basicamente as mesmas licenças e habilitações requeridas para operar segundo a subparte K do RBAC 91. O que é diferente é o treinamento e o exame, pois cada piloto cumpre programa de treinamento aprovado de acordo com o regulamento sob o qual opera. Porém, caso seja essa a intenção do regulamento, a menção aos RBAC 121 e 135 deveria estar em outros parágrafos, como (b)(2) e (b)(3), e (c)(2) e (c)(3).

Apenas deixei a menção ao RBAC 135 porque os requisitos de licença da subparte K são, para alguns casos específicos, mais rigorosos do que os do RBAC 135. Por exemplo, um piloto sob o RBAC 135 pode voar um King Air C90 possuindo apenas uma licença de PC, pois tal aeronave não se enquadra em 135.243(a)(1). Assim, este piloto pode ser instrutor para essa aeronave sob o RBAC 135.

Já para a subparte K, por se tratar de avião multimotor com motor a turbina, um piloto de C90 deve ser PLA, e portanto um instrutor precisaria também ser PLA.

Como um administrador de programa pode contratar um detentor de certificado que opera sob o RBAC 135 para ministrar treinamentos e exames, pode ocorrer de um instrutor que só possua PC vir a ser utilizado. Entendo que a menção ao RBAC 135, constante na

minuta e no FAR, tem a função de permitir tal situação. Caso se entenda que não é apropriado que um piloto apenas com PC faça o treinamento de voo a um piloto cuja função requer PLA, entendo que a menção ao RBAC 135 deveria ser retirada. Assim, mesmo que o instrutor seja contratado, só poderia ser utilizado se atender aos requisitos de licença da própria subparte K. Esta já é a realidade para examinadores credenciados, pois 91.1089(b)(1) e (c)(1) não dão opção de se possuir as licenças requeridas pelo RBAC 135. Não é necessário mencionar o RBAC 121, pois todos os pilotos em comando requerem PLA, conforme 121.437, sendo assim sempre mais restritivo (ou igualmente restritivo) que a subparte K.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Com relação aos parágrafos 91.1089(e) e 91.1091(e), os requisitos equivalentes do RBAC nº 135 (135.337(e) e 135.338(e)) estão harmonizados, e estes, por sua vez, estão harmonizados aos seus equivalentes nos 14 CFR Part 91 e 135. Não está claro que esta restrição deva ser implementada, considerando que ela hoje não existe e que a pessoa (segundo o requisito) não compõe a tripulação. Dessa forma, o texto original foi mantido.

Com relação às sugestões relativas aos parágrafos 91.1091(b)(1) e (c)(1), a contribuição também não foi acatada. Embora seja desnecessária a menção ao RBAC nº 121, ela não prejudica o requisito, evita dúvidas de aplicação (alguém que possua, por exemplo, uma licença de piloto e as adequadas habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo o RBAC nº 121, não precisa comparar com os requisitos da subparte K), além de manter um alinhamento com a redação do 14 CFR Part 91.

As demais contribuições foram acatadas conforme foram propostas.

#### Contribuição nº 466

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1089

(a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1093 deste Regulamento:

(2) um examinador credenciado em FSTD é um examinador credenciado autorizado a conduzir exames em voo, mas somente em FSTD para um particular tipo de aeronave; e

(c) (5) tiver sido aprovado pela ANAC como examinador credenciado em simulador.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1089

(a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1093 deste Regulamento:

(2) um examinador credenciado em FSTD é um examinador credenciado autorizado a conduzir exames em voo somente em FSTD para um particular tipo de aeronave; e

(c) (5) tiver sido aprovado pela ANAC como examinador credenciado em FSTD.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- (a)(2): não é necessário o “mas”, podendo a frase ser escrita em forma mais direta.

- (a)(5): uso de “FSTD” em lugar de “simulador”, em alinhamento à definição do parágrafo (a)(2).

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. Foi adotada a mesma redação da seção 135.337 do RBAC nº 135.

#### Contribuição nº 467

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1091

(a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1095:

(1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo em uma aeronave ou em um FSTD para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave;

(2) um instrutor de voo em FSTD é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo, mas somente em FSTD para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; e

(b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave envolvido, essa pessoa:

(c) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em FSTD em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, em relação ao tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida, essa pessoa atender às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:

(f) (1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer instrução por ele conduzida em um FSTD; ou

91.1095

(d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo, classe ou categoria de aeronave na qual o instrutor de voo está em transição.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1091

(a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1095:

(1) um instrutor de voo em aeronave é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo em uma aeronave ou em um FSTD para um particular tipo de aeronave;

(2) um instrutor de voo em FSTD é uma pessoa qualificada a dar instrução de voo, mas somente em FSTD para um particular tipo de aeronave; e

(b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:

(c) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como instrutor de voo em FSTD em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte se, em relação ao tipo de aeronave envolvida, essa pessoa atender às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:

(f) (1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer instrução por ele conduzida em um FSTD; ou

91.1095

(d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo de aeronave na qual o instrutor de voo está em transição.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Alinhamento aos requisitos da seção 91.1089, mencionando apenas “tipo de aeronave”, em lugar de “tipo, classe ou categoria”.

Observo que essa menção a “tipo de aeronave” (definição (2) de “*tipo*” no RBAC 01) não deve ser confundida com “aeronaves que requerem habilitação de tipo” (definição (1) de “*tipo*” no RBAC 01, especificadas segundo o RBAC 61), pois, com essa última interpretação, o regulamento em 91.1089 só trataria de examinador credenciado de aeronaves que requerem habilitação de tipo; e só seria exigido treinamento específico para a aeronave, por 91.1101(a)(2) se a aeronave requeresse habilitação de tipo.

Esta menção a “tipo de aeronave” não tem esse significado, sendo sua aplicação prática mais próxima de “tipo ICAO” da aeronave, conceito que caracteriza um grupo de aeronaves similares, mas que não é tão específico quanto “modelo de aeronave”.

Feita essa consideração, entendo que a proposta é justificada porque o piloto só deveria poder ministrar instrução para os tipos de aeronave para os quais ele cumpra os requisitos de 91.1091(b) ou (c).

Por exemplo, se um piloto não está qualificado para trabalhar como piloto em comando de um determinado tipo de aeronave (por exemplo, H350), não poderia ministrar instrução para outro piloto nesse tipo de aeronave. Não bastaria, assim, que ele seja piloto em comando (e cumpra os demais requisitos de (b) ou (c)) na categoria da aeronave, pois, dessa forma, um piloto que atue como piloto em comando apenas de SK76 poderia ministrar instrução para formar pilotos de H350 do administrador de programa, pois (b) e (c) da minuta permitem que o instrutor cumpra com os requisitos para a “categoria da aeronave”.

Entendo que, uma vez que o regulamento exige treinamento específico para atuar como piloto em comando de H350, também se deveria exigir que o instrutor dessa aeronave cumpra com tal treinamento para poder ministrar instrução nessa aeronave – como já é requerido para o examinador credenciado.

#### Solução alternativa

Como solução alternativa, caso se queira utilizar “tipo de aeronave” no sentido de “aeronaves que requerem habilitação de tipo”, proponho revisar o uso dessa expressão no restante do regulamento e, para essa seção específica, mencionar somente “tipo ou classe de aeronave”, retirando, ainda assim, a menção a categoria.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O texto concorda com o 14 CFR Part 91 e é adotado também no RBAC nº 135. A intenção parece ser permitir um leque maior de possibilidades de instrução e uma opção restrita de aeronaves para o exame. Por exemplo, uma parte da instrução poderia ser aprovada para aeronave da mesma categoria ou classe, enquanto outra parte da instrução poderia ser aprovada apenas para o tipo. O exame de proficiência, contudo, deveria ser feita apenas no tipo.

#### Contribuição nº 468

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1093

(d) O treinamento de solo de transição para um examinador credenciado deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis à aeronave na qual o examinador credenciado está em transição.

91.1095

(c) (7) exceto para detentores de uma licença de instrutor de voo:

(d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovadas para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo, classe ou categoria de aeronave na qual o instrutor de voo está em transição.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1093

(d) O treinamento de solo de transição para um examinador credenciado deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis à aeronave para a qual o examinador credenciado está em transição.

91.1095

(c) (7) exceto para detentores de uma habilitação de instrutor de voo:

(d) O treinamento de solo de transição para um instrutor de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para executar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis ao tipo de aeronave para a qual o instrutor de voo está em transição.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- No FAR, "aprovados" se refere a "métodos, procedimentos e limitações". Assim, deve ficar no masculino.
- o instrutor/examinador está em transição "para uma aeronave" e não "em uma aeronave".
- em 91.1095(c)(7), foi corrigida "licença de instrutor de voo" para "habilitação de instrutor de voo". Poderia ainda ser esclarecido se é requerida habilitação específica para a categoria da aeronave e se é requerido que a habilitação esteja válida. Eu entendo que não deveria se requerer habilitação de instrutor específica para a categoria, pois os assuntos dos subparágrafos não são específicos para uma categoria de aeronave. Também entendo que não deveria ser requerido que a habilitação esteja válida, porque bastaria que o instrutor de voo já tenha recebido, uma vez, essas informações. Tanto é assim que, no regulamento, o assunto só é exigido no treinamento inicial. Assim, não importaria se a habilitação de instrutor está válida (ou seja, que recebeu tais informações recentemente) ou se está vencida (da mesma forma, recebeu as informações requeridas, porém, há mais tempo).

Ainda, foi retirada a menção a classe e categoria, conforme proposta de 91.1091.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

Não foi retirada a menção à classe e à categoria, conforme análise da contribuição nº 467 deste Relatório.

As demais sugestões foram acatadas.

O requisito também é claro no sentido de requerer a habilitação, sem exigir que ela esteja válida.

#### Contribuição nº 469

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1093

(a)(2) dentro dos 24 meses precedentes essa pessoa tiver conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um inspetor da ANAC ou de um examinador credenciado vinculado ao administrador de programa. O exame sob observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave ou em um FSTD.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1093

(a)(2) dentro dos 24 meses precedentes essa pessoa tiver conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência ou de competência sob observação de um inspetor da ANAC ou, quando expressamente autorizado pela ANAC, de um examinador credenciado vinculado ao administrador de programa. O exame sob observação pode ser realizado em todo ou em parte em uma aeronave ou em um FSTD.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

No FAR, há duas diferentes figuras de examinador credenciado: Check pilot (regulado pelo FAR 91.1089 e 91.1093, entre outros) e o aircrew designated examiner. O examiner é mais próximo da função de inspetor da FAA. Pelo FAR 91.1093, apenas o inspetor e o examiner podem fazer o cheque de um check pilot. Outro check pilot não pode fazer o exame de observação de seu colega para a mesma função.

Neste sentido, entendo que, no Brasil, onde tanto check pilot quanto o examiner têm suas funções representadas pelo examinador credenciado, é mais prudente manter o exame de credenciamento e recredenciamento sob observação de INSPAC. Para evitar, no entanto, que a falta de INSPACs prejudiquem o regulado foi incluída previsão de que a ANAC pode autorizar o exame por um outro examinador credenciado.

Isso evita que o administrador faça um exame de observação com um examinador credenciado inadvertidamente (por exemplo, após postar uma SAE para o exame indicando o examinador) e depois este exame seja desconsiderado pela ANAC, porque a ANAC entenda que o exame deva ser feito com INSPAC. Com o texto proposto, o regulado teria ciência de que precisa buscar a ANAC ou para fazer o exame com um INSPAC ou para obter autorização expressa para utilizar seu próprio examinador credenciado.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Requisito similar ao já praticado no RBAC nº 135.339(a)(2).

**Contribuição nº 470**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1095

(g)(1) treinamento e prática na condução de instrução dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar competência na condução das instruções de voo requeridos por esta subparte. Este treinamento e prática deve ser realizado em um FSTD; e

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1095

(g)(1) treinamento e prática na condução de instrução dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, de modo a assegurar competência na condução das instruções de voo requeridas por esta subparte. Este treinamento e prática deve ser realizado em um FSTD; e

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajuste editorial:

- “instruções de voo requeridas”, como já utilizado em (g)(2).

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Texto foi harmonizado à seção 135.340 do RBAC nº 135.

**Contribuição nº 471**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1097

(d) O administrador de programa deve fornecer à ANAC cópias dos programas de treinamento de pilotos e comissários de voo, assim como de suas modificações e acréscimos. Se o administrador de programa utilizar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia dos programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, utilizadas nestas instalações, também deve ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.

(e) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1097

(d) Se o administrador de programa utilizar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia de seu programa de treinamento, ou de partes apropriadas desse programa utilizadas nestas instalações, deve ser fornecida às pessoas que ministram o treinamento e estar à disposição nas instalações utilizadas. Independentemente das instalações utilizadas ou de quem ministra o treinamento, deve ser seguido o programa de treinamento aprovado do administrador de programa.

(e) Sempre que existir avaliação operacional emitida pela ANAC, esta deve ser considerada como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção. Na ausência de avaliação operacional emitida pela ANAC, sempre que existir avaliação operacional emitida pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, esta deve ser considerada como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes do parágrafo (b) desta seção.

### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- evitar uso de “o mesmo”: “ou de partes apropriadas” em lugar de “ou partes apropriadas dos mesmos”. Este ajuste não aparece na proposta, em razão da justificativa abaixo. No entanto, caos o parágrafo não seja reescrito, seguindo a justificativa abaixo, sugiro considerar a retirada do “mesmo”.

#### Parágrafo (d)

O requisito é confuso, não sendo claro a que serviria.

O administrador não apenas deve fornecer cópia do seu programa de treinamento (ou de suas modificações) à ANAC. Para que o administrador utilize o programa de treinamento, é requerido que a ANAC conceda aprovação inicial ao programa, como mencionado no RBAC 142.3(a)(1), que seria aplicável, por referência, à subparte K do RBAC 91.

O programa é enviado para a ANAC em forma de minuta e só passa a estar vigente após aprovação inicial pela ANAC. Não é necessário, após isso, enviar nova cópia à ANAC, pois a ANAC já teve acesso ao conteúdo durante o processo de aprovação.

Assim, foi proposta a retirada da primeira frase.

A segunda frase do parágrafo trata do caso em que são utilizadas instalações de terceiros, requerendo que o programa utilizado nessas instalações também seja fornecido à ANAC. Ocorre que, independentemente das instalações utilizadas, o administrador deve seguir o seu próprio programa de treinamento aprovado. Assim, não faria sentido (como mencionado acima) exigir que o administrador envie cópias de seu programa de treinamento aprovado à ANAC.

Por fim, a última frase do parágrafo não se justifica se não houver requisitos para envio de cópias à ANAC.

Alterei o parágrafo para deixar claro que, se forem utilizadas instalações de terceiros, uma cópia do programa de treinamento deve ser fornecida às pessoas que ministram o programa, além de estar disponível nas instalações utilizadas. Isso deve ocorrer em quaisquer instalações (incluindo as instalações próprias), porém pode ter sentido em haver requisito reforçando a necessidade para instalações de terceirizados, porque nesse caso pode surgir a dúvida de qual programa deveria ser utilizado. Foi acrescentada frase para deixar isso claro.

#### Parágrafo (e)

O requisito, que não consta no FAR, foi inserido com base no texto do RBAC 135.341(e). Ocorre que tal requisito, da forma como escrito, não é seguido nem para o RBAC 135, pois há programas de treinamento aprovados pela ANAC para operadores sob o RBAC 135 que não seguem, no mínimo, o book2 (programa de treinamento) aprovado pela autoridade primária de certificação. Assim, sugiro que o requisito seja reavaliado.

Entendo que há, de fato, problemas com o requisito, que dificultam seu cumprimento. Não é possível saber quais são todos os programas de treinamento que já foram aprovados pela autoridade primária de certificação da aeronave, pois tais documentos não são públicos. Temos algumas cópias de Book2 para diferentes aeronaves, mas não temos um local, disponibilizado pelas autoridades primárias de certificação e constantemente atualizado por elas, onde consultar quais os programas aprovados. Assim, este requisito é difícil de ser cobrado, pois não sabemos “quando existe um currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação” e não temos acesso (ou mesmo um meio padronizado de obter acesso) a tais programas.

Uma outra dificuldade relacionada a este requisito é que o programa de treinamento é um documento de quem o submete à autoridade primária de certificação – e não um documento emitido pela própria autoridade. Assim, o responsável pelo programa pode submeter à aprovação um programa muito mais rigoroso do que o que seria considerado mínimo. Ocorre que, se não houver outro programa aprovado pela mesma autoridade, esse programa mais rigoroso passará, aqui no Brasil, a ser considerado mínimo, com base no texto da minuta, sem que haja qualquer evidência de que a autoridade primária de certificação também considera esse programa mínimo. Além disso, o fato de ser um documento particular dificulta o acesso ao documento. Por exemplo, já houve operadores sob o RBAC 135 afirmando que não conseguiam acesso ao programa de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação, porque o dono dos direitos autorais só fornecia o documento a quem contratasse treinamento com ele. Além disso, apesar de a ANAC ter

acesso ao documento, não era permitido fornecer ao operador, pois havia nota no documento proibindo expressamente sua distribuição.

Para solucionar tais problemas, entendo que deve ser mencionada a avaliação operacional, que é um documento emitido pela autoridade de certificação, normalmente disponibilizado por tais autoridades, e onde são, de fato, estabelecidos os “padrões mínimos de treinamento, exames de proficiência e experiência recente para pilotos” (conforme <http://www2.anac.gov.br/aeronaves/Oquee.asp>). Embora essa definição já conste nessa página da ANAC, não há regulamento que defina a obrigatoriedade de operadores (e, nesse caso, administradores de programa) a seguirem tais padrões mínimos ao proporem seus programas de treinamento. Este parágrafo passaria, então, a cumprir esse papel.

Ainda, foi incluída precedência para as avaliações operacionais emitidas pela ANAC. Na ausência das avaliações da ANAC, devem ser utilizadas as da autoridade primária de certificação.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Requisitos atuais alinhados ao RBAC nº 135.341(d) e (e).

O ajuste editorial sugerido foi acatado.

#### Contribuição nº 472

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1101

(a)

(1)

(iii) conhecimentos de meteorologia suficiente de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;

(v) navegação e utilização de facilidades de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;

(2)

(vi)

(B) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso das mesmas serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto para pilotos de helicóptero não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);

(D)( 4 ) contaminação da superfície da aeronave (aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de área crítica, conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho do avião e as características de voo;

(xi) o manual de voo aprovado da aeronave para a aeronave ou as apropriadas partes do AOM do administrador de programa.

#### TEXTOS SUGERIDOS PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1101

(a)

(1)

(iii) conhecimentos de meteorologia de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;

(v) navegação e utilização de instalações de auxílio à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;

(2)(vi)

(B) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso de serem encontradas inadvertidamente, incluindo tesouras de vento em baixa altitude (exceto que pilotos de aeronaves de asas rotativas não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude);

(D)( 4 ) contaminação da superfície do avião (aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de área crítica, conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho do avião e as características de voo;

(xi) o manual de voo aprovado da aeronave ou as apropriadas partes do AOM do administrador de programa.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- Em (a)(1)(iii), “suficiente” se refere a “conhecimentos suficientes” (e não a “meteorologia suficiente”), de modo que deveria ficar no plural. No entanto, entendo que é melhor adotar o texto do RBAC 135.345, retirando o “suficiente”, já que nível do conhecimento requerido já é bem definido quando se especifica o que tal conhecimento deve assegurar.
- em (a)(1)(v), uso de “instalações” em lugar de “facilidades”, como utilizado em outros trechos do regulamento.
- em (a)(2)(vi)(B): retirada de “mesmas”, por ser desnecessário. Ainda, o uso de “das mesmas serem” era incorreto, por ter o sujeito preposicionado. A correção, caso seja mantido o “mesmas”, seria “de as mesmas serem”
- ainda em (a)(2)(vi)(B), corrigido o texto dos parênteses, pois faltava um “que”, com relação ao RBAC 135. De qualquer forma, entendo que o texto do RBAC 135 também não é adequado, pois limitaria a exceção a alguns helicópteros (aqueles que não requerem treinamento para escapar de tesouras de vento em baixa altitude). O texto no FAR tem objetivo de excluir todos os pilotos de aeronaves de asas rotativas (rotorcraft) de realizar este treinamento.
- em (a)(2)(vi)(D)( 4 ), uso de “avião” em lugar de “aeronave”, pois o parágrafo (a)(2)(vi)(D) já tem aplicabilidade restrita a aviões. Ainda, “de geada” em lugar de “degeada”.
- em (a)(2)(xi), considero desnecessário, por repetitivo, mencionar “manual de voo aprovado da aeronave para a aeronave”, sendo suficiente dizer “manual de voo aprovado da aeronave”.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. Texto da seção harmonizado ao RBAC nº 135.345.

#### Contribuição nº 473

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1103

(a) O treinamento de voo inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.

(c) (1) treinamento e prática no FSTD pelo menos das manobras e procedimentos que esta subparte permite serem executadas em FSTD; e

(d)

(3) caso o treinamento seja conduzido em FFS nível C, após o exame previsto no parágrafo (d)(2) desta seção, o piloto realizar, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este parágrafo não se aplica a exames conduzidos em simulador nível D; e

(4) se o treinamento for conduzido em simulador nível B, além do previsto no parágrafo (d)(3) desta seção, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no simulador de voo nível B. O exame previsto em no parágrafo 91.1065(b) ou (c) deste Regulamento deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1103

(a) O treinamento de voo inicial, de transição, de elevação de nível, de requalificação e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contidos no currículo aprovado do programa de treinamento.

(c) (1) treinamento e prática no FSTD pelo menos das manobras e procedimentos requeridos por esta subparte que podem ser executadas no FSTD; e

(d)

(3) caso o treinamento seja conduzido em FFS nível C, após o exame previsto no parágrafo (d)(2) desta seção, o piloto realizar, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este parágrafo não se aplica a exames conduzidos em FFS nível D; e

(4) se o treinamento for conduzido em FFS nível B, além do previsto no parágrafo (d)(3) desta seção, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no FFS nível B. O exame previsto no parágrafo 91.1065(b) ou (c) deste Regulamento deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ajuste editorial:

- Em (a), o “contidos” deve se referir a procedimentos e manobras. Alinhamento ao FAR, que usa “each of the maneuvers and procedures contained”.

(c)(1)

O FAR não fala em procedimentos e manobras “permitidos por esta subparte”, mas sim de procedimentos e manobras nesta subparte (ou seja, requeridos por esta subparte) que podem ser executados em no FSTD.

O FAR usa “capable”, que se refere à capacidade do FSTD, e não a uma permissão do regulamento. Ainda, é feita referência ao FSTD específicos (“the aircraft simulator or training device”), o que justificou substituir o “em FSTD” da minuta por “no FSTD”.

**(d)(3) e (4)**

Correção editorial:

- “no” em lugar de “em no”

- uso de “FFS” em lugar de “simulador” e de “simulador de voo”, conforme adotado no parágrafo (d)(3), buscando padronização ao utilizar apenas um termo para um mesmo objetivo. Segundo <http://www2.anac.gov.br/simulador/qualificacao.asp>, simuladores nível B são FFS.

Ainda, sugiro confirmar a intenção de se referenciar o parágrafo 91.1065(c), que estabeleceria que o exame de proficiência em voo por instrumentos pode substituir o exame de competência requerido por 91.1063(b).

Pelo texto da minuta, entendo que apenas seria requerido complementar o exame em aeronave caso o exame de proficiência em voo por instrumentos esteja sendo utilizado para substituir um exame de competência requerido por 91.1065(b). Caso seja essa a intenção, não vejo problemas em manter o texto.

No entanto, entendo que, caso se queira dizer que todo exame de proficiência em voo por instrumentos (requerido por 91.1069), quando realizado em simulador nível B, deve ser complementado em aeronave, seria mais apropriado mencionar a seção 91.1069 (ou seus parágrafos).

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

**Contribuição nº 474**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1105

(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades. Esse exame deve ser conduzido por um inspetor da ANAC ou por um examinador credenciado.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1105

[retirar o parágrafo (c) ou deixar reservado]

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

A seção 91.1105 trata do treinamento de solo inicial ou de transição, ou seja, de um segmento de currículo específico do currículo de treinamento de comissários.

O parágrafo (c) da minuta, que não consta no FAR, incluiria nessa seção requisitos de exames. Ocorre que os requisitos de exames para comissários já constam no RBAC 91.1067. Se a intenção é que o exame seja específico por aeronave (como indicaria a inclusão de requisito de exames nos treinamentos de transição, constante na minuta), entendo que isso deve ficar claro na seção específica que trata de exames, a 91.1067. Isso consta na proposta de 91.1067, que deve ser analisada em conjunto com essa proposta.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada conforme proposta.

**Contribuição nº 475**

**Colaborador:** César Gustavo Cardinale Opdebeeck

**Instituição:** Air Consulting Eng. Consultoria e serv aeronáuticos

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

91.1109 Manutenção das aeronaves: programa de inspeção

(a) Cada administrador de programa deve estabelecer um programa de inspeção de aeronaves para cada marca e modelo de aeronave do programa e assegurar-se de que cada aeronave é inspecionada de acordo com esse programa de inspeções.

(b) O programa de inspeções deve ser escrito e deve incluir pelo menos:

(1) instruções e procedimentos para a condução de inspeções para a particular marca e modelo de aeronave, incluindo os testes e verificações necessárias. As instruções e procedimentos devem descrever em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores, e equipamentos, incluindo equipamentos de sobrevivência e de emergência que requeiram ser inspecionados;

(2) uma programação para execução das inspeções que devem ser realizadas segundo o programa de inspeções expressa em termos de tempo em serviço, tempo calendárico, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos; e

- (3) o nome e endereço da pessoa responsável pela programação das inspeções requeridas pelo programa de inspeções. Uma cópia do programa de inspeções deve estar disponível para a pessoa realizando inspeções na aeronave e, se requerido, para a ANAC.
- (c) Cada pessoa desejando estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado segundo esta seção deve submeter o programa à ANAC. Um programa de inspeções deve ser derivado de um dos seguintes programas:
- (1) um programa de inspeções atual recomendado pelo fabricante da aeronave, dos motores, das hélices, dos componentes e dos equipamentos de sobrevivência e de emergência;
- (2) um programa de inspeções que seja parte de um programa de manutenção da Aeronavegabilidade continuada correntemente em uso por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC no 119 e operando aeronaves da mesma marca e modelo segundo o RBAC no 121 ou 135;
- (3) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 135.419 e correntemente em uso segundo o RBAC no 135 por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC no 119;
- (4) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 125.247 do RBAC no 125 e correntemente em uso segundo o RBAC no 125; ou
- (5) um programa de inspeções que seja parte do programa de manutenção da Aeronavegabilidade continuada do administrador de programa segundo as seções 91.1411 até 91.1443 deste Regulamento.
- (d) A ANAC pode requerer a revisão de um programa de inspeções aprovado segundo esta seção de acordo com as provisões da seção 91.415 deste Regulamento.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1109 Manutenção das aeronaves: programa de inspeção

- (a) Cada administrador de programa deve definir qual programa de inspeção utilizará em suas aeronaves ou estabelecer seu programa próprio de inspeções e assegurar-se de que cada aeronave é inspecionada de acordo com esse programa de inspeções.
- (b) Caso o administrador de programa opte pelo uso do programa programa de inspeções atual recomendado pelo fabricante da aeronave, dos motores, das hélices, dos componentes e dos equipamentos de sobrevivência e de emergência tal opção deve estar descrita nas especificações operativas do administrador de programa.
- (c) Caso o administrador de programa opte pelo uso do programa programa de inspeções diferente do programa recomendado pelo fabricante da aeronave, o programa deve ser escrito e deve incluir pelo menos:
- (1) instruções e procedimentos para a condução de inspeções para a particular marca e modelo de aeronave, incluindo os testes e verificações necessárias. As instruções e procedimentos devem descrever em detalhes as partes e áreas da célula, motores, hélices, rotores, e equipamentos, incluindo equipamentos de sobrevivência e de emergência que requeiram ser inspecionados;
- (2) uma programação para execução das inspeções que devem ser realizadas segundo o programa de inspeções expressa em termos de tempo em serviço, tempo calendárico, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos; e
- (3) o nome e endereço da pessoa responsável pela programação das inspeções requeridas pelo programa de inspeções. Uma cópia do programa de inspeções deve estar disponível para a pessoa realizando inspeções na aeronave e, se requerido, para a ANAC.
- (d) Cada pessoa desejando estabelecer ou modificar um programa de inspeções aprovado segundo esta seção deve submeter o programa à ANAC. Um programa de inspeções deve ser derivado de um dos seguintes programas:
- (1) um programa de inspeções atual recomendado pelo fabricante da aeronave, dos motores, das hélices, dos componentes e dos equipamentos de sobrevivência e de emergência;
- (2) um programa de inspeções que seja parte de um programa de manutenção da aeronavegabilidade continuada correntemente em uso por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC no 119 e operando aeronaves da mesma marca e modelo segundo o RBAC no 121 ou 135;
- (3) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 135.419 e correntemente em uso segundo o RBAC no 135 por uma pessoa detentora de um certificado emitido segundo o RBAC no 119;
- (4) um programa de inspeções aprovado segundo a seção 125.247 do RBAC no 125 e correntemente em uso segundo o RBAC no 125; ou
- (5) um programa de inspeções que seja parte do programa de manutenção da aeronavegabilidade continuada do administrador de programa segundo as seções 91.1411 até 91.1443 deste Regulamento.
- (e) A ANAC pode requerer a revisão de um programa de inspeções aprovado segundo esta seção de acordo com as provisões da seção 91.415 deste Regulamento.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A imensa maioria, senão todos, os operadores de aeronaves regidas pelo RBHA 91 usam o programa de manutenção sugerido pelo fabricante. Pelo texto original da minuta, que está mais restritivo do que o próprio RBAC 135.411 (a), o administrador de programa teria que submeter seu próprio programa de inspeções para qualquer aeronave. Isso geraria um trabalho desnecessário já que o operador, teria que copiar o programa de manutenção sugerido pelo fabricante e submete---lo a aprovação. A ANAC teria de fazer a análise e aceitação do mesmo. Esse trabalho se repete cerca de 4 vezes ao ano, a cada revisão do plano do fabricante. Entendo que esse trabalho só é necessário caso o administrador de programa queira usar de um programa diferente daquele sugerido pelo fabricante, o que dado a experiência dos operadores brasileiros, seria extremamente raro. De qualquer forma com essa alteração o administrador de programa que optar por usar o plano sugerido pelo fabricante não teria que copia-lo para submeter a Agência.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada. O administrador de programa deverá manter as aeronaves do programa de acordo com as seções 91.401 a 91.423 do RBAC nº 91. Toda a seção 91.1109 foi reescrita.

<b>Contribuição nº 476</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1413 (a) (2) manutenção de suas aeronaves de acordo com os requisitos dos RBAC nº aplicáveis; e  (b)(1) empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção deve ser um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitação em célula e motores e deve ser responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe; (2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe deve ser um MMA com habilitação em célula e motores e deve ser o responsável geral pelos aspectos de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e (3) possuir pessoal para realizar a manutenção das aeronaves do programa, incluindo células, motores, hélices, rotores, componentes, equipamentos de emergência e peças, segundo seu manual e os RBAC, ou fazer arranjos com outra pessoa para a execução da manutenção. Entretanto, o administrador de programa deve assegurar-se de que qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificação que seja realizada por outra pessoa seja feita segundo o manual de operações do administrador de programa.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1413 (a) (2) manutenção de suas aeronaves de acordo com os requisitos dos RBAC aplicáveis; e  (b)(1) empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção deve ser um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitações de célula e de grupo motopropulsor e deve ser responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe; (2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe deve ser um MMA com habilitações de célula e de grupo motopropulsor e deve ser o responsável geral pelos aspectos de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e (3) possuir pessoal para realizar a manutenção das aeronaves do programa, incluindo células, motores, hélices, rotores, componentes, equipamentos de emergência e peças, segundo seu manual e os RBAC, ou fazer arranjos com outra pessoa para a execução da manutenção. Entretanto, o administrador de programa deve assegurar-se de que qualquer manutenção, manutenção preventiva ou alteração que seja realizada por outra pessoa seja feita segundo o manual de operações do administrador de programa.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste editorial: - retirada de “nº” em “RBAC nº aplicáveis” - “com habilitações de célula e de grupo motopropulsor” em lugar de “com habilitação em célula e motores”. O texto foi baseado no RBHA 65.85(a)(1) e 65.101 (onde “célula” não é precedida de “grupo”). - “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Toda a seção 91.1413 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

<b>Contribuição nº 477</b>
<b>Colaborador: Rogério Andrade de Sá</b>
<b>Instituição: Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade (b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves de programa segundo um CAMP deve: (1) empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção deve ser um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitação em célula e motores e deve ser responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade (b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves de programa segundo um CAMP deve:

empregar um diretor de manutenção ou posição equivalente. O diretor de manutenção pode ser um engenheiro, tecnólogo de Manutenção de Aeronaves ou mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) com habilitação em célula e motores. Deve ser responsável pelo programa de manutenção de todas as aeronaves do programa mantidas segundo um CAMP. Esta pessoa não pode acumular o cargo com o de inspetor chefe;

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Tanto o Engenheiro como o Tecnólogo tem formação e conhecimentos superiores a um mecânico

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1413 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

**Contribuição nº 478**

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade

(b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves de programa segundo um CAMP deve:

(2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe deve ser um MMA com habilitação em célula e motores e deve ser o responsável geral pelos aspectos

de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1413 CAMP: responsabilidade pela aeronavegabilidade

(b) Cada administrador de programa que mantém aeronaves de programa segundo um CAMP deve:

(2) empregar um inspetor chefe ou posição equivalente. O inspetor chefe pode ser um tecnólogo de manutenção aeronáutica, ou um MMA com habilitação em célula e motores. Deve ser o responsável geral pelos aspectos de inspeção do CAMP. Essa pessoa não pode acumular o cargo com o de diretor de manutenção; e

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

O Tecnólogo tem formação e conhecimentos superiores a um mecânico

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1413 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

**Contribuição nº 479**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1415

(a) (7) corte do motor, em voo, devido a danos externos observados no motor ou na estrutura do avião;

(f) O administrador de programa que seja também detentor de certificado de tipo, de certificado de suplementar tipo ou de certificado de partes ou componentes da aeronave envolvida no incidente e que tenha remetido ao órgão certificador os relatórios requeridos pela seção 21.3 do RBAC nº 21 deve enviar cópias dos mesmos à ANAC, para fins informativos.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1415

(a) (7) corte do motor, em voo, devido a danos externos observados no motor ou na estrutura da aeronave;

(f) O administrador de programa que seja também detentor de certificado de tipo, de certificado de suplementar tipo ou de certificado de partes ou componentes ou que seja licenciado de um certificado de tipo da aeronave envolvida no incidente e que tenha comunicado o incidente à ANAC conforme requerido pela seção 21.3 do RBAC nº 21 não precisa enviar o relatório requerido por esta seção.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

**(a)(7)**

Uso de “aeronave” em lugar de “avião”, em tradução ao “aircraft” do FAR.

**(f)**

No FAR, o objetivo é dispensar o regulado de enviar os relatórios requeridos por essa seção caso ela já tenha sido reportada segundo 21.3 ou segundo os requisitos de reporte de acidentes do NTSB.

Entendo que a adaptação constante no RBAC não ficou clara. Pelo RBAC 21.3, há obrigação de reportar à ANAC – não sendo mencionado o “órgão certificador”. Assim, se pelo RBAC 21.3 já há obrigação de reportar à ANAC, não seria necessário especificar novamente que é necessário enviar cópia à ANAC, “para fins informativos”.

Propus texto mais similar ao do FAR, dispensando o regulado de mandar dois relatórios à ANAC, o requerido por 21.3 e o requerido por 91.1415. Caso a ANAC entenda que os dois relatórios são diferentes e que devem ser enviados, proponho que o parágrafo seja reservado (o parágrafo só seria necessário para dizer que em algum caso o requisito não precisa ser cumprido; retirando o parágrafo, o requisito precisa ser cumprido sempre) ou, alternativamente, que o parágrafo seja utilizado para reforçar a necessidade de enviar os dois relatórios à ANAC.

Ainda o FAR menciona o “licenciado de um certificado de tipo”, que também consta no RBAC 21.3 e não foi incluído em 91.1415(f).

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

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1415 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

#### **Contribuição nº 480**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1423

(a) O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP que tenha seu pessoal executando qualquer manutenção (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações ou reparos e cada pessoa por ele contratada para executar quaisquer serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.

(b) O administrador de programa que possua pessoal para executar qualquer inspeção requerida por seu manual de acordo com os parágrafos 91.1427(b)(2) ou (3) deste Regulamento (nesta subparte designada como inspeção obrigatória), e cada pessoa por ele contratada para executar tais serviços deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.

(c) Cada pessoa executando inspeções obrigatórias além de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos deve organizar a execução dessas funções de modo a separar os serviços de inspeções obrigatórias dos demais serviços. Essa separação deve ser feita abaixo do nível de controle administrativo no qual a responsabilidade geral das funções de inspeções obrigatórias e as outras funções de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos são exercidas.

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

91.1423

(a) O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP que tenha seu pessoal executando qualquer manutenção (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, alterações ou reparos, e cada pessoa por ele contratada para executar quaisquer serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.

(b) O administrador de programa que possua pessoal para executar qualquer inspeção requerida por seu manual de acordo com os parágrafos 91.1427(b)(2) ou (3) deste Regulamento (nesta subparte designada como inspeção obrigatória), e cada pessoa por ele contratada para executar tais serviços, deve possuir uma organização adequada às tarefas a serem executadas.

(c) Cada pessoa executando inspeções obrigatórias além de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos deve organizar a execução dessas funções de modo a separar os serviços de inspeções obrigatórias dos demais serviços. Essa separação deve ser feita abaixo do nível de controle administrativo no qual a responsabilidade geral das funções de inspeções obrigatórias e as outras funções de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos são exercidas.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Ajuste editorial

- entendo que há duas opções possíveis para a construção: “sujeito1, e sujeito2, deve fazer” ou “sujeito1 e sujeito2 devem fazer”. Na minuta, em (a), estava “sujeito1 e sujeito2, deve fazer”; e em (b), “sujeito1, e sujeito2 deve fazer”, que entendo não serem estruturas corretas.

- “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.

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

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1423 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

#### **Contribuição nº 481**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

[De 91.1415 a 91.1423]

“O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP...”

[De 91.1425 em diante] “O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP...”
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
[De 91.1415 em diante] “O administrador de programa que mantém aeronaves do programa segundo um CAMP...”
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Sugiro padronizar o texto, utilizando somente uma das formas acima como tradução para “Each program manager who maintains program aircraft under a CAMP”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Toda as seções 91.1415 em diante foram excluídas em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

<b>Contribuição nº 482</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1425 CAMP: programas de manutenção preventiva e modificações O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que: (a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos executadas por ele ou por outras pessoas sejam realizadas de acordo com o estipulado em seu manual;
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1425 CAMP: programas de manutenção preventiva e alterações O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos que assegurem que: (a) a manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos executados por ele ou por outras pessoas sejam realizados de acordo com o estipulado em seu manual;
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste editorial - “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43. - uso de masculino em “executados” e “realizados”, em razão de haver um substantivo masculino (“reparos”)
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Toda a seção 91.1425 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

<b>Contribuição nº 483</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1427 (a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve incluir em seu manual de operações um organograma ou uma descrição da sua organização, como requerido pela seção 91.1423 deste Regulamento, e uma lista de outras pessoas com as quais tem contrato para a execução de qualquer inspeção obrigatória ou manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, incluindo uma descrição geral desses trabalhos. (b) O manual de operações do administrador de programa deve conter os programas requeridos pela seção 91.1425 deste Regulamento e que devem ser cumpridos na execução dos trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em todas as aeronaves do administrador de programa, inclusive células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, devendo incluir, pelo menos, o seguinte: (1) os métodos para executar manutenção rotineira e não rotineira (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos; (2) a designação de itens de manutenção ou de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo, pelo menos, aqueles que poderiam resultar em falhas, mau funcionamento e defeitos degradando a segurança de operação da aeronave se não forem adequadamente executados ou se forem usadas peças ou materiais impróprios;

(9) procedimentos que assegurem que trabalhos em inspeções obrigatórias ou trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, interrompidos por motivo de troca de equipe de turno de trabalho ou por outro motivo qualquer, sejam adequadamente finalizados antes de a aeronave ser liberada para retorno ao voo.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1427

(a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve incluir em seu manual de operações um organograma ou uma descrição da sua organização, como requerido pela seção 91.1423 deste Regulamento, e uma lista de outras pessoas com as quais tem contrato para a execução de qualquer inspeção obrigatória ou manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos, incluindo uma descrição geral desses trabalhos.

(b) O manual de operações do administrador de programa deve conter os programas requeridos pela seção 91.1425 deste Regulamento e que devem ser cumpridos na execução dos trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos em todas as aeronaves do administrador de programa, inclusive células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, devendo incluir, pelo menos, o seguinte:

(1) os métodos para executar manutenção rotineira e não rotineira (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, alterações e reparos;

(2) a designação de itens de manutenção ou de alterações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo, pelo menos, aqueles que poderiam resultar em falhas, mau funcionamento e defeitos degradando a segurança de operação da aeronave se não forem adequadamente executados ou se forem usadas peças ou materiais impróprios;

(9) procedimentos que assegurem que trabalhos em inspeções obrigatórias ou trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos, interrompidos por motivo de troca de equipe de turno de trabalho ou por outro motivo qualquer, sejam adequadamente finalizados antes de a aeronave ser liberada para retorno ao voo.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Inclusão de rotores, como no FAR.

Uso de “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1427 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

**Contribuição nº 484**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1429

(a) O administrador de programa que mantenha uma aeronave do programa segundo um CAMP somente é permitido utilizar uma pessoa para executar inspeções obrigatórias se essa pessoa executando a inspeção for adequadamente habilitada e apropriadamente treinada, qualificada e autorizada a fazê-lo.

(b) Somente é permitido a uma pessoa executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa, ao executar a inspeção, estiver sob supervisão e controle de uma equipe de inspeção obrigatória.

(d) O administrador de programa deve manter ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha uma lista atualizada de pessoas habilitadas que foram treinadas, qualificadas e autorizadas a executar tais inspeções. Cada pessoa deve ser identificada por nome, título ocupacional, nº do certificado ou do registro emitido pela ANAC e pelas inspeções que está autorizada a fazer. O administrador de programa (ou as pessoas por ele contratadas para executar inspeções obrigatórias) deve fornecer instruções escritas a cada uma dessas pessoas, descrevendo a extensão de sua autoridade e responsabilidade e de suas limitações nas inspeções. Essa lista deve ser disponibilizada aos inspetores da ANAC sempre que solicitado.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1429

(a) O administrador de programa que mantenha uma aeronave do programa segundo um CAMP somente pode utilizar uma pessoa para executar inspeções obrigatórias se essa pessoa executando a inspeção for adequadamente habilitada e apropriadamente treinada, qualificada e autorizada a fazê-lo.

(b) Somente é permitido a uma pessoa executar uma inspeção obrigatória se essa pessoa, ao executar a inspeção, estiver sob supervisão e controle de uma equipe de inspeção obrigatória, sob controle do inspetor chefe.

(d) O administrador de programa deve manter, ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha, uma lista atualizada de pessoas habilitadas que foram treinadas, qualificadas e autorizadas a executar tais inspeções. Cada pessoa deve ser identificada por nome, título ocupacional, Código ANAC e pelas inspeções que está autorizada a

fazer. O administrador de programa (ou as pessoas por ele contratadas para executar inspeções obrigatórias) deve fornecer instruções escritas a cada uma dessas pessoas, descrevendo a extensão de sua autoridade e responsabilidade e de suas limitações nas inspeções. Essa lista deve ser disponibilizada aos inspetores da ANAC sempre que solicitado.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:

- “O administrador somente pode...”

Em (b), foi incluído “, sob controle do inspetor chefe”, para melhor alinhamento ao FAR, que coloca “the person performing that inspection is under the supervision and control of the chief inspector.” Observar que esse requisito é diferente, no FAR 91, do constante no FAR 121.371.

Em (d), foi separado por vírgulas o trecho “ou deve determinar que cada pessoa com contrato para execução de inspeções obrigatórias mantenha”.

Por fim, questiono se “nº do certificado ou do registro emitido pela ANAC” pode ser substituído por “Código ANAC”.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1429 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

#### Contribuição nº 485

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

Sugestão de inclusão.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1429 CAMP: pessoal para inspeções obrigatórias

e) O administrador de programa utilizando uma organização de manutenção RBac 145 para cumprimento das manutenções preventivas e corretivas, fica desobrigada de manter e fornecer a lista de pessoal autorizado.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Uma organização RBAC 145 já possui uma lista de inspetores credenciados e devidamente designados.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1429 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

#### Contribuição nº 486

**Colaborador:** Rogério Andrade de Sá

**Instituição:** Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda

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

91.1431 CAMP: acompanhamento e análise continuada

(a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1431 CAMP: acompanhamento e análise continuada

a) Somente o administrador que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP do fabricante da aeronave fica desobrigado de estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Cumprindo o programa definido pelo fabricante da aeronave, entende-se ser suficiente para garantir a qualidade e eficácia das intervenções de manutenção. O fabricante detém conhecimento para definir as melhores práticas.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1431 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

<b>Contribuição nº 487</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1431 (a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, visando corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1431 (a) O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP deve estabelecer e manter um sistema de acompanhamento e análise continuada da execução e eficácia dos seus programas de inspeções e de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos, visando a corrigir discrepâncias ou deficiências desses programas. Tal sistema deve acompanhar a execução de todos os trabalhos em curso, sejam executados por empregados do próprio administrador de programa, sejam executados por outras pessoas.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajustes editoriais: - Uso de “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43. - uso de “visando a corrigir” em lugar de “visando corrigir”.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Toda a seção 91.1431 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

<b>Contribuição nº 488</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1433 CAMP: programa de treinamento de manutenção e de manutenção preventiva O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP, ou pessoa executando trabalho de manutenção ou de manutenção preventiva para ele, deve estabelecer um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluído o pessoal de inspeções obrigatórias) encarregada de determinar a adequabilidade de um trabalho realizado esteja plenamente informada sobre procedimentos, técnicas e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1433 CAMP: programa de treinamento de manutenção e de manutenção preventiva O administrador de programa que mantenha aeronaves do programa segundo um CAMP, ou pessoa executando trabalho de manutenção ou de manutenção preventiva para ele, deve estabelecer um programa de treinamento que assegure que cada pessoa (incluído o pessoal de inspeções obrigatórias) encarregada de determinar a adequabilidade de um trabalho realizado esteja plenamente informada sobre procedimentos, técnicas e novos equipamentos em uso e seja competente para executar suas obrigações. Caso o administrador utilize uma organização de manutenção (RBac 145), fica desobrigado de estabelecer um programa de treinamento .
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A oficina RBAC 145 deve atender ao requisito de treinamento.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Toda a seção 91.1433 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

<b>Contribuição nº 489</b>
<b>Colaborador:</b> Rogério Andrade de Sá
<b>Instituição:</b> Aviation Management Services Servicos Aeronauticos Ltda
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Sugestão de inclusão.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1435 CAMP: requisitos de qualificação

c) Durante a execução de serviços fora da base de manutenção considerados "manutenção de linha", o piloto em comando pode, em caráter excepcional, ser o responsável pela liberação da aeronavegabilidade da aeronave se estiver em comum acordo com o diretor de manutenção.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Garantir a qualidade do despacho do voo para itens considerados manutenção de linha, apoiados pela equipe de manutenção do administrador.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1435 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

**Contribuição nº 490**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

91.1435

(a) Cada pessoa que seja diretamente responsável por manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos e cada pessoa realizando inspeções obrigatórias para um CAMP deve possuir um certificado de qualificação ou de registro emitido pela ANAC, exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por oficinas de manutenção certificadas localizadas fora do Brasil.

(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa diretamente responsável é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho realizado por uma seção, uma oficina ou uma base de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos ou por outras tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade das aeronaves. Uma pessoa diretamente responsável não precisa, fisicamente, observar e dirigir cada operário executante, mas deve estar constantemente disponível para ser consultada e para tomar decisões em assuntos que requeiram instruções ou decisões de um nível hierárquico superior ao das pessoas executando um trabalho.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

91.1435

(a) Cada pessoa que seja diretamente responsável por manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos e cada pessoa realizando inspeções obrigatórias para um CAMP deve possuir as apropriadas licenças e habilitações emitidas pela ANAC, exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, modificações, reparos e inspeções obrigatórias realizadas por organizações de manutenção certificadas pelo RBAC nº 145 e localizadas fora do Brasil.

(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa diretamente responsável é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho realizado por uma seção, uma organização de manutenção ou uma base de manutenção, manutenção preventiva, alterações e reparos ou por outras tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade das aeronaves. Uma pessoa diretamente responsável não precisa, fisicamente, observar e dirigir cada operário executante, mas deve estar constantemente disponível para ser consultada e para tomar decisões em assuntos que requeiram instruções ou decisões de um nível hierárquico superior ao das pessoas executando um trabalho.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Maior esclarecimento quanto ao "um certificado de qualificação ou de registro emitido pela ANAC" (em inglês, "appropriate airman certificate"). Creio se referir a licenças e habilitações.

Ainda, também com base no FAR foi incluída a menção ao RBAC 145.

Por fim, foi utilizado o termo "organizações de manutenção", em vez de "oficinas de manutenção", em alinhamento ao RBAC 145 e a outras alterações similares no próprio RBAC 91.

Ajustes editoriais:

- Uso de "alteração" em lugar de "modificação", como tradução de "alteration", em alinhamento ao RBAC 43.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1435 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

**Contribuição nº 491**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1439 (a)(2)(ii) a presente situação de partes com limitação de vida de cada célula, motor, hélice e equipamentos;  (vi) uma lista atualizada de cada grande modificação realizada em cada célula, motor, hélice e equipamentos.  (b) (1) os registros especificados no parágrafo (a)(1), até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro trabalho, ou por 12 meses após o trabalho ter sido realizado, o que for maior, exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice e equipamentos; (2) os registros das revisões gerais de cada célula, motor, hélice e equipamento, até que o trabalho seja repetido ou suplantado por outro trabalho com objetivos e detalhamento equivalentes; e
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1439 (a)(2)(ii) a presente situação de partes com limitação de vida de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos;  (vi) uma lista atualizada de cada grande modificação e de cada grande reparo realizados em cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos.  (b) (1) os registros especificados no parágrafo (a)(1), até que o trabalho seja repetido ou seja suplantado por outro trabalho, ou por 12 meses após o trabalho ter sido realizado, o que for maior, exceto quanto aos registros da última revisão geral de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamentos; (2) os registros das revisões gerais de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento, até que o trabalho seja repetido ou suplantado por outro trabalho com objetivos e detalhamento equivalentes; e
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
- Inclusão de “rotor”, como no FAR. - Inclusão de “grandes reparos”, em (a)(2)(vi), em harmonização ao FAR.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. Toda a seção 91.1439 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

<b>Contribuição nº 492</b>
<b>Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral</b>
<b>Instituição: ANAC</b>
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
91.1443 (a) Uma aeronave do programa mantida segundo um CAMP somente pode ser operada após ser submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos, se o pessoal qualificado e licenciado empregado do administrador de programa preparar, ou fazer com que a pessoa com a qual o administrador de programa tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos prepare:  (c) Ressalvado o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos realizados por uma organização de manutenção certificada segundo o RBAC nº 145, a documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta organização de manutenção.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
91.1443 (a) Uma aeronave do programa mantida segundo um CAMP somente pode ser operada após ser submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva, alterações ou reparos, se o pessoal qualificado e licenciado empregado do administrador de programa preparar, ou fizer com que a pessoa com a qual o administrador de programa tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva, alterações ou reparos prepare:  (c) Ressalvado o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva, alterações ou reparos realizados por uma organização de manutenção certificada segundo o RBAC nº 145, a assinatura da documentação requerida pelo parágrafo (a) desta seção (liberação de aeronavegabilidade ou anotação nos registros de manutenção) pode ser de uma pessoa autorizada por esta organização de manutenção.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Ajuste editorial: - “se o pessoal preparar ou fazer”.

- uso de artigo e de plural em “a documentação e as anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser assinadas”
- Uso de “alteração” em lugar de “modificação”, como tradução de “alteration”, em alinhamento ao RBAC 43.
- Ainda, a formatação dos parágrafos (c) e (d), na minuta de RBAC 91, está incorreta, pois os parágrafos estão com identificação de parágrafo de segundo nível, alinhado à (b)(3) e não alinhado ao (b). Esta alteração não foi incluída nos quadros acima porque não há texto a ser alterado. Trata-se apenas de formatação.

Em (c), foi alterada a forma da frase. O FAR utiliza “ou” em “the approval for return to service or log entry required by paragraph (a)”. Na minuta, constava “e”, o que entendo ser explicado pois ambos os documentos podem ser assinados por uma pessoa autorizada, ou seja, a autorização não é exclusiva para um ou outro documento. Ocorre que, com o uso do “e” e do plural em “requeridas”, pode-se dar a entender que ambos os documentos passariam a ser necessários nesse caso do parágrafo (c). No texto proposto, procuro deixar claro que a assinatura é uma só, em um ou outro documento. Ainda, foi utilizada para cada documento a mesma nomenclatura utilizada em (a)(1) e (a)(2).

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Toda a seção 91.1443 foi excluída em razão da alteração da seção 91.1009. Desse modo a contribuição perdeu o seu objeto.

#### Contribuição nº 497

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

91.1703

- (b) (1) autorização específica, constante nas Especificações Operativas (EO), se o operador aéreo for certificado pela ANAC; ou
- (2) Carta de Autorização para operações específicas (LOA), para os demais operadores aéreos, que deve ser solicitada à ANAC com pelo menos sessenta dias de antecedência do início pretendido da operação.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

91.1703

- (b) (1) autorização específica, constante nas Especificações Operativas (EO), se o operador aéreo for certificado pela ANAC;
- (2) autorização específica, constante nas especificações administrativas, para detentores de especificações administrativas emitidas segundo a subparte K deste Regulamento; ou
- (3) Carta de Autorização para operações específicas (LOA), para os demais operadores aéreos, que deve ser solicitada à ANAC com pelo menos sessenta dias de antecedência do início pretendido da operação.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Incluída menção às especificações administrativas, em alinhamento ao 91.1015(a)(2). Não há por que emitir LOA para as operações regidas pela subparte K, se há um documento específico onde tal autorização pode ser registrada.

Como a subparte K não menciona explicitamente certificação, mas apenas obtenção de especificações administrativas, entendo que estas operações não seriam abrangidas por (b)(1).

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

#### Contribuição nº 537

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[não foi incluído na audiência pública o RBAC 142]

RBAC 142

142.1

- (b) Não requerem aprovação segundo este Regulamento os treinamentos que sejam:
  - (1) aprovados segundo os RBHA 63 e 65, ou RBAC que venham a substituí-los, e pelos RBAC 121 e 135;
  - (2) aprovados de acordo com um Programa de Qualificação Avançada (AQP), regido pela Subparte Y do RBAC 121, para os próprios empregados do detentor da aprovação;
  - (3) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 121 ou 135 para seus próprios empregados;
  - (4) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 121 para outro operador também certificado segundo o RBAC 121; e
  - (5) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 135 para outro operador também certificado segundo o RBAC 135.
- (c) Os órgãos da administração pública:
  - (1) podem conduzir treinamentos de seus tripulantes, desde que possuam autorização especial da ANAC, nos termos do parágrafo 91.959(b) do RBHA 91, ou disposições correspondentes do RBAC que venha a substituí-lo;

- (2) podem conduzir os treinamentos de tripulação, autorizados segundo o parágrafo (c)(1) desta Seção, para outros órgãos da administração pública; e  
(3) não podem ministrar treinamentos remunerados a órgãos ou empresas não pertencentes à administração pública em concorrência com os CTAC.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

RBAC 142

142.1

(b) Não requerem aprovação segundo este Regulamento os treinamentos que sejam:

- (1) aprovados segundo os RBHA 63 ou 65, ou RBAC que venham a substituí-los, ou pelos RBAC 91, 121 ou 135;  
(2) aprovados de acordo com um Programa de Qualificação Avançada (AQP), regido pela Subparte Y do RBAC 121, para os próprios empregados do detentor da aprovação;  
(3) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 121 ou 135 para seus próprios empregados;  
(4) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 121 para outro operador também certificado segundo o RBAC 121;  
(5) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC 135 para outro operador também certificado segundo o RBAC 135;  
(6) conduzidos por um administrador de programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC 91, para seus próprios empregados ou para outro administrador de programa de propriedade compartilhada;  
(7) conduzidos por um detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 e operando segundo os RBAC 121 ou 135 para um administrador de programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC 91; ou  
(8) se autorizado pela ANAC, conduzidos por outra entidade para um programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC 91.

(c) Os órgãos da segurança pública e/ou de defesa civil, conforme definição da seção 91.1803 do RBAC 91:

- (1) podem conduzir treinamentos de seus tripulantes desde que possuam cursos aprovados pela ANAC conforme o parágrafo 91.1809 do RBAC 91;  
(2) podem conduzir os treinamentos de tripulação, autorizados segundo o parágrafo (c)(1) desta Seção, para outros órgãos congêneres; e  
(3) não podem ministrar treinamentos pessoas, órgãos ou empresas além dos explicitamente autorizados por essa seção, em concorrência com os CTAC.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

##### Propriedade compartilhada

No FAA, quando foi incluída a subparte K, foi alterada a aplicabilidade do FAR 142, de forma a deixar claro que estes regulamentos não são aplicáveis aos voos de um programa de propriedade compartilhada.

No FAR, foram alterados os parágrafos:

- 142.1(a): para incluir referência ao 91. No RBAC, isso não é necessário, pois no RBAC 142, o 91 já é citado;
- 142.1(b)(1): para incluir referência ao 91. Essa alteração foi também proposta aqui;
- 142.1(b)(6): para incluir treinamentos conduzidos por um administrador de propriedade compartilhada para outro administrador. Essa alteração foi também proposta aqui. No entanto foi complementada pela inclusão também do treinamento conduzido para seus próprios empregados (em paralelo ao 142.1(b)(3), para operadores certificados segundo os RBAC 121 e 135).

Embora não coberto no FAR, entendo que a exceção constante no RBAC 142.1(b) também deveria cobrir as exceções previstas para o RBAC 91.1075(c) e (d). Assim, incluí os parágrafos 142.1(b)(7) e (8).

Para (b)(8), foi utilizado texto similar ao proposto para 91.1075 (vide proposta encaminhada para essa seção para mais informações), considerando que seria incongruente falar em CTAC não certificado pelo RBAC 142, pois isso contraria a própria definição de CTAC, constante em 142.3(a)(3).

Por fim, alterei de “e” para “ou” em 142.1(b)(1) e ao final da lista, pois não é necessário cumprir todos os requisitos da lista para fazer exceção à aplicabilidade do RBAC 142.

Abaixo segue o link com a publicação da regra final que incluiu a subparte K e alterou o FAR 142:

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument)

##### Administração pública / segurança pública

Além das alterações efetuadas no FAR 142 quando da inclusão da subparte K, o RBAC 142 deveria também ser alterado em razão da transferência dos requisitos da subparte K do RBHA 91 para a subparte O do RBAC 91.

Inicialmente, entendo que é necessário especifica precisamente se a subparte O do RBAC 91 (e consequentemente a exceção em 142.1(c)) se aplica a todos os órgãos da administração pública ou apenas aos de segurança pública e/ou defesa civil. Foi assumido aqui que se aplicaria apenas aos órgãos de segurança pública e/ou defesa civil, conforme título da subparte O do RBAC 91 e seção 91.1801. No entanto, isso deveria ser confirmado (vide proposta de alteração às seções 91.1803, 91.1805, 91.1809 e 91.1811, encaminhada nessa audiência pública).

Foi alterada a referência à seção que autoriza tais órgãos a ministrar treinamento (agora 91.1809). Foi retirada a menção a “remunerado” em 142.1(c)(3), pois a proibição não se aplicaria apenas a treinamentos remunerados. Ainda, foram incluídas “pessoas”, em adição a órgãos e empresas.

Houve ainda outras alterações editoriais, sem afetar o requisito.

Embora afete um regulamento não submetido à audiência pública, observo que esta proposta é diretamente decorrente da proposta da ANAC submetida à audiência pública nº 17/2015, tendo em vista que a não alteração do RBAC 142 em conjunto com a edição do RBAC 91 acarretará em inconsistência entre os regulamentos da ANAC.

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

Contribuição acatada com diferença de forma.

No parágrafo 142.1(c), devido à publicação do RBAC nº 90, o requisito foi especificado para os órgãos que tiverem programa de treinamento aprovado segundo aquele regulamento. Foram ainda efetuados alguns ajustes formais no texto.

#### **Contribuição nº 538**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

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

[não foram incluídos na audiência pública os RBACs 119 e 125 (ainda não publicado). Para o RBAC 125, foi utilizado como base o texto disponibilizado em audiência pública]

RBAC 119

119.1

(d) Este regulamento não se aplica às operações conduzidas segundo os RBAC 129, 133 ou 137.

RBAC 125

125.1

(b)(4) sejam operados segundo o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, por um operador certificado para operar tais aviões segundo as regras dos RBAC 121, 135 ou do RBHA 137, ou RBAC que venha a substituí-lo, estejam sendo operados segundo as regras aplicáveis do RBAC 121 ou 135 por um requerente de um COA a ser emitido pelo RBAC 119 ou estejam sendo operados por um detentor de COA estrangeiro ou por uma pessoa estrangeira engajada em transporte aéreo público fora do Brasil segundo o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; ou

(5) sejam operados segundo uma concessão de isenção de cumprimento de regra emitida segundo o parágrafo 125.3 deste regulamento.

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

RBAC 119

119.1

(d) Este regulamento não se aplica às operações conduzidas segundo os RBAC 129, 133 ou 137. Quando não houver prestação de serviço de transporte aéreo público, este regulamento também não se aplica às operações conduzidas segundo a Subparte K do RBAC 91.

RBAC 125.1

(b)(4) sejam operados segundo o RAC 91, por um operador certificado para operar tais aviões segundo as regras dos RBAC 121, 135 ou 137, estejam sendo operados segundo as regras aplicáveis do RBAC 121 ou 135 por um requerente de um COA a ser emitido pelo RBAC 119 ou estejam sendo operados por um detentor de COA estrangeiro ou por uma pessoa estrangeira engajada em transporte aéreo público fora do Brasil segundo o RBAC 91;

(5) sejam operados segundo uma concessão de isenção de cumprimento de regra emitida segundo o parágrafo 125.3 deste regulamento;

(6) sejam operados por um cotista, como definido na seção 91.1001 do RBAC 91, segundo um programa de propriedade compartilhada; ou

(7) sejam operados por um administrador de programa de propriedade compartilhada, como definido na seção 91.1001 do RBAC 91, para demonstração, reposicionamento, traslado, manutenção ou treinamento de tripulação e sem o transporte comercial de passageiros ou carga.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

No FAA, quando foi incluída a subparte K, foram alteradas as aplicabilidades dos FAR 119 e 125, de forma a deixar claro que estes regulamentos não são aplicáveis aos voos de um programa de propriedade compartilhada.

No caso do 119, é importante se deixar claro que a não aplicabilidade se limita às situações em que não há transporte comercial. Quando há transporte comercial com aeronave do programa de propriedade compartilhada, como previsto em 91.1005(c) e 91.1007, devem ser cumpridos os RBACs 121 e 135 e o operador deve ser detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119.

No caso do 125 (submetido a audiência pública e ainda não publicado pela ANAC), é necessário se excluir de sua aplicabilidade as operações regidas pela subparte K do RBAC 91. Caso contrário, quando o RBAC 125 for publicado (e supondo também que o RBAC 91 seja publicado com a subparte K), os operadores/administradores seriam obrigados a cumprir os dois regulamentos simultaneamente – caso suas aeronaves de propriedade compartilhada se enquadrassem nos critérios do RBAC 125.

Abaixo segue a explicação do FAA quando da publicação da consulta pública (NPRM) que propunha a inclusão da subparte K no RBAC 91:

“Section 119.1 and 125.1 Applicability

Section 119.1 and 125.1 would be amended to include a reference to part 91, subpart K to make it clear that parts 119 and 125 are not applicable to administrative flights conducted by the program manager or flights conducted by fractional owners using fractional ownership program aircraft. This would make it clear that operations of fractional ownership program aircraft having more than 20 seats or a maximum payload capacity of 6,000 pounds or more may be conducted under part 91, subpart K without the need for part 125 certification or a deviation from part 125, which is warranted based on the equivalent level of safety provided in subpart K for aircraft utilized in fractional ownership programs.”

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgNPRM.nsf/0/8BDBA3B0A6E0B8DC86256DAB006BA8FA?OpenDocument)

A regra final, confirmando que tais alterações foram efetivadas, consta em:

[http://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/F3B9C464B4A88A6B86256DAA00574821?OpenDocument)

Embora afete regulamentos não submetidos à audiência pública, observo que esta proposta é diretamente decorrente da proposta da ANAC submetida à audiência pública nº 17/2015, tendo em vista que a não alteração do RBAC 125 (caso seja publicado antes do RBAC 91, na forma submetida a audiência pública em 2011) em conjunto com a edição do RBAC 91 acarretará em prejuízo aos regulados, conforme exposto acima.

Quanto ao RBAC 119, embora não constitua uma alteração de grande relevância (pois a informação de que o regulamento não se aplica a determinada não é essencial; já que a aplicabilidade do 119 já não incluiria mesmo as operações de propriedade compartilhada), ajuda a esclarecer a relação entre 119 e Subparte K do RBAC 91, especialmente porque é possível (ao menos no FAR) que uma aeronave de propriedade compartilhada realize também operações sob o RBAC 121 ou 135.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente acatada.

A contribuição para o parágrafo 119.1(d) do RBAC nº 119 foi compatibilizada com a emenda 06 do referido regulamento.

A contribuição referente ao RBAC nº 125 será analisada no respectivo processo de edição daquele regulamento. A mudança no RBAC nº 119 foi acatada.

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