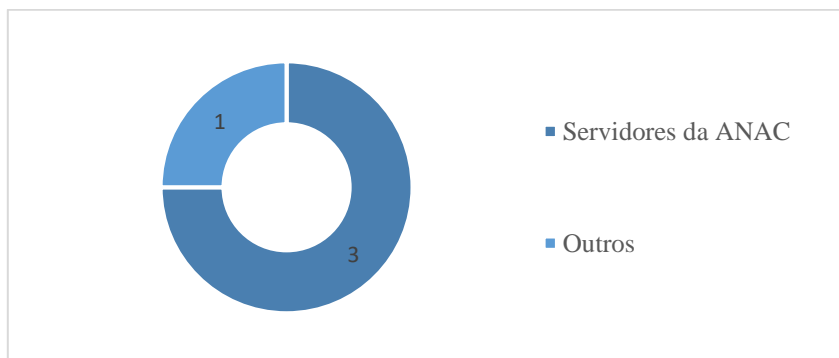




## Contribuições referentes à Audiência Pública nº 21/2019

**Proposta de de edição de emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 119, intitulado "Certificação: Operadores de Transporte Aéreo Público", e 145, intitulado "Organizações de manutenção de produto aeronáutico", e de alteração da Resolução n° 293, de 19 de novembro de 2013**

A Audiência Pública foi realizada no período de 30 de setembro a 14 de novembro de 2019, durante o qual foram recebidas **4 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo 00058.022730/2019-14

**Dezembro/2019**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 1</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Carlos Eduardo Lopes De Almeida <b>Categoria:</b> Servidores da ANAC	<b>Documento:</b> Minuta RBAC nº 145 Emd 5 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> A145.1(d)(e) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Lendo o motivo da alteração e a alteração proposta, parece que a OM deve apresentar as suas atribuições no Conselho, mas pelo que lemos das Resoluções dos Conselhos, as atribuições são dos profissionais. Sugiro algo do tipo: "(d) documento de registro de da pessoa jurídica no correspondente conselho de fiscalização de profissão constando seus objetivos sociais correspondentes à autorização requerida para a ANAC."	
<b>Justificativa:</b> Lendo o motivo da alteração e a alteração proposta, parece que a OM (pessoa jurídica) deve apresentar as suas atribuições no Conselho, mas pelo que lemos das Resoluções dos Conselhos, as atribuições são dos profissionais.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Carlos Eduardo Lopes <b>Categoria:</b> Servidores da ANAC	<b>Documento:</b> Minuta RBAC nº 145 Emd 5 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 145.51(e)-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (e)-I A organização de manutenção localizada no Brasil deve estar registrada no correspondente conselho de fiscalização de profissão da região com objetivos sociais coerentes com a autorização solicitada para ANAC.	
<b>Justificativa:</b> Deve estar claro que não basta a OM estar cadastrada no Conselho, mas sim que o cadastro junto ao Conselho está coerente com as atividades de manutenção de aeronaves. Veja exemplos de empresas que atuam no ramo de engenharia e que possuem registro no Conselho, ao certificar como uma OM 145, ela deve incluir nesse registro a atividade de manutenção de produto aeronáutico.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 3</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Carlos Eduardo Lopes <b>Categoria:</b> Servidores da ANAC <b>Instituição:</b> Servidores da ANAC	<b>Documento:</b> Minuta RBAC nº 145 Emd 5 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> A145.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugere-se que, junto com a publicação da presente emenda, sejam publicadas SIMULTANEAMENTE as revisões de IS, formulários e demais documentos orientativos (MPR, ITD, checklist de auditoria, Guias etc) necessários ao bom andamento do processo administrativo.	
<b>Justificativa:</b> Para não haver atrasos nas análises e condução dos processos de certificação inicial e cadastro de responsável técnico, sugere-se que seja publicado todo o pacote de revisão, incluindo revisão da IS 145.151-001, ITD, MPR, checklists usados nesses processos.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 4</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ricardo Araujo Pedreira <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta RBAC nº 119 Emd 7 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 119.67(d)(1) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração da descrição do item 119.67 : (3) pelo menos, 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como gerente ou supervisor em uma posição exercendo controle operacional sobre qualquer operação, utilizando aviões, certificados pelo RBAC 25, conduzida segundo o RBAC 121 ou 135; se o detentor do certificado apenas utilizar aviões não certificados pelo RBAC 25 em suas operações, a experiência requerida poderá ser obtida em operações nestes aviões, e COMO DEVE FICAR: (3) pelo menos, 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como gerente ou supervisor em uma posição exercendo controle operacional sobre qualquer operação, utilizando aviões, certificados pelo RBAC 25, conduzida segundo o RBAC 121 ou 135; (i)Diretores que tenham exercido operações 135 poderão exercer tais posições se comprovada a experiência acima para empresas 121; EXCLUIR o (ii) em diante;	
<b>Justificativa:</b>	

A justificativa é simples isso é um cargo GERENCIAL a pessoa nada precisa saber sobre HABILIDADE DE VOAR, podendo até mesmo um piloto que não possui mais CMA exercer esta função desde que o mesmo possua experiência, saiba sobre as matérias e saiba GERENCIAR, é ridículo você restringir pessoas capacitadas de exercerem funções que nada exigem horas de voo, se o mesmo possui os requisitos não há porque bloquear, impedir a aviação de andar para frente? puro orgulho?

Além disto TODO AVIÃO NÃO EXPERIMENTAL é homologado pelo RBAC 25, logo um diretor de operações de qualquer taxi aéreo deve ter a experiencia igualitária ao diretor de operações de qualquer 121, o fato da COMPLEXIDADE é variável, pois pode uma aeronave monomotor antiga ser mais complexa que um 737 que possui sistemas automáticos e standby, vocês precisam equiparar e acabar com {(4) sem experiência prévia na função, pelo menos 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como piloto em comando de um avião, certificados pelo RBAC25, operando segundo o RBAC 121 ou 135; se o detentor do certificado possuir apenas aviões não certificados pelo RBAC 25 a experiência requerida poderá ter sido obtida nestes aviões;}

Outro detalhe um OFICIAL QUE voou seneca na FAB pode assumir um 767, e um piloto que voou 737 como copiloto não pode assumir?? Me explica isso? Quais critérios? Amizade? Indicação? Porque se formos ver COMPLEXIDADE o copiloto de 737, exerceu muito mais funções que o oficial da FAB vou dar um exemplo PRÁTICO: eu RICARDO PEDREIRA aos 26 anos tinha 4500 horas de voo, tinha voado 60 equipamentos diferentes, avião, helicóptero, planador. o CHEFE do SERAC do RJ tinha apos 35 anos de carreira voado 4 equipamentos e tinha 4500 horas de voo sendo eles EMB110, Seneca, Blanik e T27, e aí quem tem mais bagagem?? Experiência pra vocês então é TEMPO não é hora de voo ou melhor HORAS EM VOO? Essa questão tem que ser esclarecida, e essa discrepância que só existe no BRASIL tem que ser retirada, vocês estão impedindo empresas de INICIAREM as operações por critérios não práticos apenas utilizados para criar dificuldades, precisamos facilitar...