



Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 18/2018, proposta de emenda ao RBAC nº 135, intitulado “Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda”.
(período das contribuições: 27/07/2018 a 27/08/2018)

Outubro – 2018

16 contribuições

Contribuição nº 1
Colaborador: Adilson Leite de Azevedo Junior
Instituição: Aeronauta/Aeroviário
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
135.209 Autonomia para voo VFR
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração O texto deixa uma interpretação dúbia quanto à autonomia VFR, pois fala em 20 minutos na letra (b) e depois, no item (2) da letra (b), fala em período adicional de 20 minutos + 10 %. Creio que este texto deva ser corrigido para 20 minutos + 10 %, não deixando margem para outra interpretação. Obrigado.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O previsto para autonomia VFR de helicóptero é 20 minutos + 10%.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O texto já contempla o que sugere o autor da contribuição.

Contribuição nº 2
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
135.21 Requisitos do manual geral da empresa
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração (c) O detentor de certificado deve manter pelo menos uma cópia do manual geral da empresa em sua base principal de operações.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Uso de "base principal de operações" em lugar de "sede operacional", como já feito em 135.63(d).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 3
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
135.80 Informações sobre equip de emerg e sobrevi
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração O detentor de certificado deve manter permanentemente disponíveis para comunicação imediata a um centro de coordenação de busca e salvamento, listagens contendo informações sobre os equipamentos de emergência e de sobrevivência existentes a bordo de cada uma de suas aeronaves. Essas informações devem incluir, como aplicável, o número, cor, tipo e capacidade dos botes infláveis e coletes salva-vidas, equipamento pirotécnico de sinalização, detalhes sobre os conjuntos de sobrevivência, de primeiros socorros e de precaução universal, suprimento de água potável, tipos e frequências dos transmissores localizadores de emergência (ELT) portáteis transportados e quaisquer outras informações consideradas relevantes para as operações de busca e salvamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Reinclusão dos kits de precaução universal (constantes em 135.166(c)(9) e 135.177(b)(2)). Pelo Anexo 6 Parte I, devem ser informados detalhes dos suprimentos médicos de emergência ("details of emergency medical supplies"). No requisito sobre como o avião deve ser equipado, se requer suprimentos médicos adequados e acessíveis ("accessible and adequate medical supplies"). E, como recomendação, se incluem os kits de primeiros socorros e os conjuntos de precaução universal - o que é detalhado no Attachment A. Não vejo por qual razão, portanto, se manteria apenas o kit de primeiros socorros e não o conjunto de precaução universal, visto que ambos estão na mesma situação no Anexo 6 Parte I: ambos são formas de atender o requisito de suprimentos médicos: "The different types of medical supplies should be provided as follows: first-aid kit(s) for carriage on all aeroplanes, universal precaution kit(s) for carriage on all aeroplanes that require a cabin crew member, and a medical kit for carriage where the aeroplane is authorized to carry more than 100 passengers on a sector length of more than two hours."

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 4

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

135.117 Instruções verbais aos passageiros decol

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(a)(5) localização dos equipamentos de emergência e de sobrevivência, incluindo os requeridos pelas seções 135.166, 135.167, 135.176 e 135.177 deste Regulamento;

(8) localização e operação dos extintores de incêndio;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Inclusão de "equipamentos de emergência" em 135.177(a)(5), conforme proposto anteriormente na audiência anterior. As seções listadas não tratam apenas de equipamentos de sobrevivência.

Em (a)(8), retirada do "e", pois não é o penúltimo parágrafo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 5

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: Outros

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

135.145 Voos avaliação operacional/testes valida

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

"(a) O detentor de certificado 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 pelo detentor de certificado sob este 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 devam ser autorizados;
- (2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, sob condições de voo por instrumento simuladas ou reais, se voos IFR devam ser autorizados; e
- (3) aproximações em um número representativo de aeródromos, a critério da ANAC.

(b) O detentor de certificado 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 devam ser autorizados;
- (2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, sob condições de voo por instrumento simuladas ou reais, se voos IFR devam ser autorizados; e
- (3) aproximações em um número representativo de aeródromos, a critério da ANAC.

(c) O detentor de certificado não pode transportar passageiros em uma aeronave durante os voos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados pela ANAC para observar a avaliação. No entanto, é autorizado o treinamento de pilotos nesses voos.

(d) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma aeronave não é considerada de projeto similar a outra se:

- (1) ela possuir motores diferentes daqueles com que a aeronave original foi certificada; ou
- (2) existirem alterações na aeronave ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo.

(e) Testes de validação são exigidos para determinar que o detentor de certificado é capaz de conduzir operações em segurança e em conformidade com as normas regulamentares aplicáveis. Testes de validação são exigidos para as seguintes autorizações:

- (1) incorporação de uma aeronave para qual sejam necessários dois pilotos para operações VFR ou um avião a jato, se esta aeronave, ou uma aeronave de mesmo fabricante ou de projeto similar não tenha sido aprovada ou validada em operações sob esta parte;
- (2) operações fora do espaço aéreo brasileiro;
- (3) autorizações de navegação Classe II; e
- (4) desempenhos especiais ou autorizações de operacionais.
- (f) Testes de validação devem ser realizados por métodos aceitáveis pela ANAC. Voos reais podem não ser exigidos quando o requerente puder demonstrar competência e conformidade com a regulamentação adequada, sem realização do voo.
- (g) Testes de validação e voos de avaliação operacional podem ser realizados simultaneamente quando apropriado.
- (h) A ANAC pode autorizar desvios desta seção se o operador comprovar que as circunstâncias especiais fazem o pleno cumprimento desta seção desnecessário.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nos parágrafos (a) e (b), alinhamento ao FAR 135.145 e à proposta enviada na audiência pública do RBAC nº 91, para a seção 91.1041. Os parágrafos seguintes foram reenumerados.

Foi retirado o parágrafo (d), pois já consta o parágrafo (h), que também permite o desvio em condições menos restritivas. Caso se prefira, entendo que possa também ser mantido o (e) e retirado o (h) - embora entendo ser mais lógico manter o desvio como último parágrafo da seção.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com poucas diferenças por ajustes textuais.

Contribuição nº 6

Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi

Instituição: Fabricante de aeronave

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

SUBPARTE A – GERAL

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Outros

Atualmente, estão disponíveis duas propostas concorrentes de revisão do RBAC 135 (Audiência Pública 14/2018 e Audiência Pública 18/2018).

Portanto, sugerimos que não sejam colocados em audiência pública regulamentos que não tenham tido todos os processos de audiência pública anteriores finalizados.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Duas audiências públicas concomitantes sobre o mesmo regulamento podem gerar confusão junto ao regulado, uma vez que dificulta a análise do texto final do regulamento e a avaliação de seu impacto, como no caso desta audiência pública, em que, a seção 135.387 têm seu parágrafo (b) removido, enquanto na audiência pública nº 14/2018 o mesmo parágrafo é apenas alterado. Nota-se que a FAA trabalha com emendas concorrentes de seus regulamentos, mas nenhuma tratando do mesmo assunto ou envolvendo os mesmos requisitos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

As duas audiências públicas possuem escopos diferentes e, por isso, a ANAC entende que não são conflitantes e os textos finais serão compatibilizados. No entanto, esta contribuição mereceu menção especial no voto do Diretor-presidente da ANAC (documento SEI nº 2205607), na 19ª Reunião Deliberativa da Diretoria, em 2 de outubro de 2018, que aprovou a emenda 04 ao RBAC nº 135, nos seguintes termos, *in verbis*:

“Em atenção ao conteúdo da Contribuição nº 6 da audiência pública nº 18/2018, que aponta que a ocorrência de duas audiências públicas concomitantes sobre o mesmo regulamento poderia gerar confusão junto ao regulado, sugere-se que no futuro, caso se proceda a abertura simultânea de audiências públicas sobre um mesmo regulamento, haja trabalho prévio de compatibilização dos textos propostos postos em audiência.”

Contribuição nº 7

Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi

Instituição: Fabricante de aeronave

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

135.1 Aplicabilidade

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Inclusão

Parágrafo 135.4 – Aplicabilidade de regras para operações elegíveis por demanda.

- (a) Uma operação elegível por demanda é uma operação sob demanda conduzida sob esta seção que atenda aos seguintes requisitos:
- (1) Dois pilotos. A tripulação deve ser composta por pelo menos dois pilotos qualificados e vinculados ao detentor do certificado.
 - (2) Experiência da tripulação de voo. A tripulação deverá ter cumprido os requisitos aplicáveis do RBAC 61 e ter:
 - (i) tempo total de voo para todos os pilotos:
 - (A) Piloto em comando – mínimo de 1.500 horas;
 - (B) Segundo em comando – mínimo de 500 horas.
 - (ii) para aeronaves multimotoras a turbina de asa fixa, as seguintes licenças e habilitações de tripulantes:
 - (A) Piloto em comando – licença de piloto de linha aérea com habilitação por instrumento;
 - (B) Segundo em comando – licença de piloto comercial com habilitação por instrumento.
 - (iii) para todas as outras aeronaves, as licenças de piloto comercial e habilitação por instrumentos para os dois pilotos.
 - (3) Limitações operacionais do piloto. Se o segundo no comando de uma aeronave de asa fixa possuir menos de 100 horas de voo como segundo em comando no modelo da aeronave sendo voada, se uma habilitação de tipo é necessária no tipo de aeronave a ser voada e o piloto em comando não for um examinador credenciado apropriadamente qualificado, o piloto em comando deve fazer todos os pousos e decolagens em quaisquer das seguintes situações:
 - (i) pousos no aeródromo de destino, quando uma análise de pouso é requerida pelo RBAC 135.385(f); e
 - (ii) Em qualquer uma das seguintes condições:
 - (A) A visibilidade para o aeroporto é igual ou inferior a 1200 metros;
 - (B) O alcance visual da pista a ser utilizada é igual ou inferior a 4.000 pés;
 - (C) A pista a ser utilizada tem água, neve, lama, gelo, ou contaminação semelhante que possa afetar negativamente o desempenho da aeronave;
 - (D) A ação de frenagem na pista a ser utilizada é relatada como sendo inferior a "bom";
 - (E) A componente vento lateral na pista a ser utilizada é superior à 15 nós;
 - (F) Foi relatado tesoura de vento nas proximidades do aeródromo;
 - (G) Qualquer outra situação na qual o piloto em comando determine que seja prudente exercer a sua autoridade.
 - (4) Experiência da tripulação. Tanto o piloto em comando quanto o segundo em comando devem ter pelo menos 75 horas de voo no modelo de aeronave e, se uma habilitação de tipo for necessária para essa aeronave, tal experiência deve ser obtida como piloto em comando ou segundo em comando.
- (b) A ANAC pode autorizar desvios dos parágrafos (a) (2) (i) ou (a) (4) desta seção se considerar que o tripulante tem experiência compatível e pode efetivamente exercer as funções inerentes ao cargo, em conformidade com os requisitos desta seção. A ANAC pode, a qualquer momento, encerrar qualquer concessão de desvios emitidos pela autoridade sob este parágrafo.
- (c) A operação elegível sob demanda pode cumprir os requisitos alternativos previstos nos itens 135.385(f) e 135.387(b), ao invés dos requisitos que se aplicam a outras operações sob demanda.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Alinhamento com a FAA, possibilitando que operadores com capacidade de operação qualificada realizem operações menos restritas (e.g. fatoração de pista de 60% para 80%). Assim, o operador ganha uma maior autonomia em sua operação por possuir maior disponibilidade de aeródromos capazes de atender a limitação em questão, o que, inclusive, pode ser refletido em um menor custo do serviço ofertado.

Entendemos que a limitação ao operador por demanda, existente no regulamento vigente para todos os operadores no caso de operação em aeródromo alternativo, trará mais segurança, conquanto limita sua aplicação mas não onera em demasia o sistema atual. Adicionalmente, propõe-se a alteração da seção 135.385(f) e manutenção da seção 135.387(b) conforme comentários feitos às respectivas seções.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada. A contribuição efetuada exige maiores estudos e está fora do escopo desta emenda.

Contribuição nº 8

Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi

Instituição: Fabricante de aeronave

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

135.117 Instruções verbais aos passageiros decol

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(a) Antes de cada decolagem, cada piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros deve assegurar-se de que todos os passageiros foram instruídos verbalmente sobre: (1) Proibição de fumar a bordo. Cada passageiro deve ser instruído sobre a proibição de fumar a bordo. Nessa instrução deve ser incluída uma declaração de que as normas brasileiras requerem que os passageiros cumpram as orientações contidas nos letreiros e, quando for o caso, nos sinais luminosos (quando acesos) ambos fixados na aeronave. Se a aeronave possuir lavatório, deve ser incluída uma declaração de que é terminantemente proibido fumar no mesmo e, quando este lavatório possuir um detector de fumaça, que é proibido interferir ou tentar prejudicar o funcionamento do detector de fumaça instalado nesse lavatório.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Algumas aeronaves possuem lavatório, mas não requerem um detector de fumaça: Aeronaves Parte 23 não requerem detector de fumaça no lavatório e, aeronaves Parte 25, apenas com 20 ou mais lugares. Tornar o texto mais claro para a necessidade de proibição de interferência apenas quando houver detector de fumaça no lavatório.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 9

Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi

Instituição: Fabricante de aeronave

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

135.151 Gravador de voz na cabine

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

(g)(1) Somente é permitido operar uma aeronave multimotora com motores a turbina, fabricada a partir de 7 de abril de 2012, que possua uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, na qual sejam exigidos dois pilotos por certificação ou regras de operação e que seja necessário ter um gravador de dados na seção 135.152, se ela estiver equipada com um gravador de voz de "cockpit" aprovado, que também:

(i) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457, 25.1457, 27.1457 ou 29.1457, dos RBAC nº 23, 25, 27 e 29, respectivamente, como aplicável;

(ii) seja operado continuamente desde o início do "checklist" (lista de verificação), antes do voo, até o término da "checklist" após o voo; e

(iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que atenda a TSO-C123a, ou versão posterior.

(2) Somente é permitido operar uma aeronave multimotora com motores a turbina, fabricada a partir de 7 de abril de 2012, tendo uma configuração de passageiros de 20 ou mais lugares, e que seja necessário ter um gravador de dados de voo nos termos da seção 135.152, se ela estiver equipada com um gravador de voz de "cockpit" aprovado, que também:

(i) esteja instalado em conformidade com as seções 23.1457, 25.1457, 27.1457 ou 29.1457, dos RBAC nº 23, 25, 27 e 29 respectivamente, como aplicável;

(ii) seja operado continuamente desde o início do "checklist" (lista de verificação), antes do voo, até o término do "checklist" após o voo; e

(iii) mantenha pelo menos as últimas 2 horas de informações gravadas utilizando um gravador que atenda a TSO-C123a, ou versão posterior.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Tornar o texto mais simples, uma vez que a data de aplicabilidade é a mesma para os parágrafos (i) e (iv).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta.

Contribuição nº 10

Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi

Instituição: Fabricante de aeronave

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

135.263 Limitações tempo voo e requisitos descans

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações complementares, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Apesar de alguns artigos da Lei nº 7.183 ainda serem válidos, isso se deve apenas a uma disposição transitória existente na Lei nº 13.475. Assim, a regulamentação deve fazer referência a Lei vigente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada. De fato, a Lei 7.183/1984 pode ser cumprida indiretamente por meio da nova Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

Contribuição nº 11	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: Fabricante de aeronave	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
135.385 Grandes aviões cat transp turb destino	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Alteração (f) Um operador sob demanda elegível pode decolar com um grande avião categoria transporte a turbina em um voo sob demanda se as seguintes condições existirem: (1) A operação é permitida por uma análise do aeroporto de destino no manual de operações; (2) O peso do avião no destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota e de acordo com os gráficos de distância de pouso do manual de voo do avião para a altitude e o vento esperado no aeródromo de destino, no horário estimado de pouso, permitir executar um pouso completo no aeródromo de destino dentro de 80% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar: (i) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; (ii) na pista mais adequada, considerada a direção e a intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições como auxílios de pouso e características do terreno; (iii) O operador é autorizado em suas Especificações Operativas.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Alinhamento com a FAA possibilitando que operadores, com capacidade de operação qualificada, realizem operações menos restritas (e.g. fatoração de pista de 60% para 80%). Assim, o operador ganha uma maior autonomia em sua operação por possuir maior disponibilidade de aeródromos capazes de atender a limitação em questão, o que, inclusive, pode ser refletido em um menor custo do serviço ofertado. Entendemos que a modificação proposta, limitada ao operador por demanda, não incorrerá em insegurança ao sistema. Adicionalmente, propõe-se a inclusão da seção 135.4 e manutenção da seção 135.387(b) conforme comentários feitos às respectivas seções.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada. Antes de alterar o requisito é preciso verificar se é viável a alteração sem sacrificar níveis de segurança operacional. Caso haja interessados, o assunto deverá ser tratado primeiramente como isenção de cumprimento de regra, segundo o RBAC nº 11, e somente caso haja uma decisão favorável da ANAC para um determinado caso concreto, pode-se falar em alterar a regra. Se a alteração fosse feita já haveria o risco de a ANAC incluir uma possibilidade no regulamento que ninguém estaria apto a cumprir. No entanto, a atual emenda reintroduz a aplicabilidade dos requisitos de fatoração apenas para grandes aviões, como é no 14 CFR Part 135 e como era no antigo RBHA 135. O termo "grande aeronave" (que inclui "grande avião") é definido no RBAC nº 01 como "uma aeronave com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb)". Essa alteração deve atender em parte o objetivo do autor da contribuição.	

Contribuição nº 12	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: Fabricante de aeronave	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
135.387 Grandes aviões cat transp turb alternat	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Alteração (b) Um operador sob demanda elegível pode selecionar um aeroporto alternativo para um grande avião categoria transporte a turbina se o avião, com o peso esperado no momento da chegada, pode efetuar o pouso com parada completa dentro de 80% do comprimento útil da pista de um ponto de 50 pés acima da interseção entre a zona desimpedida e a pista.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Alinhamento com a FAA possibilitando que operadores, com capacidade de operação qualificada, realizem operações menos restritas (e.g. fatoração de pista de 60% para 80%). Assim, o operador ganha uma maior autonomia em sua operação por possuir maior disponibilidade de aeródromos capazes de atender a limitação em questão, o que, inclusive, pode ser refletido em um menor custo do serviço ofertado.	

Entendemos que a limitação ao operador por demanda, existente no regulamento vigente para todos os operadores, trará mais segurança, conquanto não onera em demasia o sistema atual.
Adicionalmente, propõe-se a inclusão da seção 135.4 e a alteração da seção 135.385(f) conforme comentários feitos às respectivas seções.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O referido parágrafo existia na emenda 03 ao RBAC nº 135, mas é aplicável somente a "Eligible on-demand operators", cuja previsão existe no 14 CFR Part 135 da FAA, mas que não possui previsão no RBAC nº 135. Dessa forma, é mantida a exclusão desse item. Antes de alterar o requisito é preciso verificar se é viável a alteração sem sacrificar níveis de segurança operacional. Caso haja interessados, o assunto deverá ser tratado primeiramente como isenção de cumprimento de regra, segundo o RBAC nº 11, e somente caso haja uma decisão favorável da ANAC para um determinado caso concreto, pode-se falar em alterar a regra. Se a alteração fosse feita já haveria o risco de a ANAC incluir uma possibilidade no regulamento que ninguém estaria apto a cumprir.

No entanto, a atual emenda reintroduz a aplicabilidade dos requisitos de faturação apenas para grandes aviões, como é no 14 CFR Part 135 e como era no antigo RBHA 135. O termo "grande aeronave" (que inclui "grande avião") é definido no RBAC nº 01 como "uma aeronave com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb)". Essa alteração deve atender em parte o objetivo do autor da contribuição.

Contribuição nº 13

Colaborador: Rafael de Carvalho Coelho

Instituição: Empresa de transporte aéreo não regular

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

135.21 Requisitos do manual geral da empresa

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esclarecimento

Existe previsão para desenvolvimento do MGE em módulos?

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Seria desejável que fosse possível desenvolver em módulos quais sejam: Operações, Manutenção, SGSO para que na eventual necessidade de revisão os módulos possam ser enviados em separado sem que uma análise trave outra que por ventura esteja em processo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A seção 135.21(e), (f), (h) e (i) prevê que o manual geral da empresa pode ser desmembrado e disponibilizado em partes.

Contribuição nº 14

Colaborador: Rafael de Carvalho Coelho

Instituição: Empresa de transporte aéreo não regular

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

135.63 Requisitos de conservação de registros

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esclarecimento

O item 135.63(e) prevê que "O detentor de certificado deve manter um registro do consumo de combustível e de óleo em cada voo por pelo menos 90 dias após a realização do voo" desta forma seria desejável esclarecer especificamente no que tange ao consumo de óleo quais seriam tais registros;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As aeronaves não possuem em sua maioria dispositivos que contabilizam o óleo consumido por etapa. Existem procedimentos previstos para bastecimento de óleos mediante verificação dos reservatórios. Seria suficiente o registro das quantidades abastecidas?

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O registro deverá ser feito conforme estabelecido no manual geral da empresa e de forma aceitável pela ANAC.

Contribuição nº 15

Colaborador: Rafael de Carvalho Coelho

Instituição: Empresa de transporte aéreo não regular

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

135.299 Piloto em comando: exames em rota aerodro

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esclarecimento
O item 135.299 prevê a realização de verificações em voo incluindo segmentos de rota e não prevê a realização de tais verificações em FSTD;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O previsto em 135.299 se confunde com o previsto em 135.293 (atualmente 135.297) e desta forma, se torna necessário esclarecer se o previsto em 135.293 poderá substituir o previsto em 135.299 e caso negativo, se 135.299 poderia ser realizado em FSTD simulando tais segmentos de rota. A previsão de realização de exames em FSTD, além de constituir incremento considerável à segurança de voo, é consideravelmente mais econômica em se aproveitando a oportunidade dos treinamentos iniciais e/ou periódicos para a realização de todas as verificações em voo prevista no regulamento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O exame previsto na seção 135.293 pode ser realizado, no todo ou em parte, em FSTD, e não pode ser um voo de produção, pois objetiva verificar a proficiência do piloto na aeronave em procedimentos normais e de emergência. O exame em rota previsto pela seção 135.299 tem o objetivo de verificar a aderência do piloto aos procedimentos da empresa e pode ser realizado em um voo de produção do detentor de certificado. Por isso não cabe ser realizado em FSTD e nem tampouco o exame previsto em 135.293 pode substituir o exame previsto em 135.299, e vice-versa.

Contribuição nº 16
Colaborador: Rafael de Carvalho Coelho
Instituição: Empresa de transporte aéreo não regular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
135.330 Treinamento em gerenc recursos (CRM)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Alteração
O item 135.330(f)(1) prevê que: "O detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode servir como facilitador de CRM em um programa de treinamento estabelecido segundo esta Subparte se, dentro dos últimos 24 meses precedentes, essa pessoa tenha passado por um programa de capacitação em CRM."
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Tal programa de capacitação expira a cada 24 meses ou é apenas um limite para um credenciamento do facilitador? Atualmente não existe provisão em legislação nacional para reciclagem de facilitadores;
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Segundo o texto proposto, o programa de capacitação expira a cada 24 meses e precisa ser refeito, pois depois dos 24 meses a pessoa não poderá mais atuar como facilitadora. O programa deverá ser realizado conforme aprovado para o detentor de certificado.

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.