



## **Contribuições referentes à Consulta Pública nº 17/2020**

**Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 121, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração para passageiros de mais de 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 Kg”.**

A Consulta Pública foi realizada no período de 13 de julho de 2020 a 31 de agosto de 2020, durante o qual foram recebidas **2 (duas) contribuições**.

Processo nº 00058.014176/2020-35

**Julho/2020**

### Contribuições referentes à Consulta Pública nº 17/2020

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 121, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração para passageiros de mais de 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 Kg”.

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 – ID SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 14.122	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> 121.405(b) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 121.405(b) <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13351/2020/ME, de 17 de agosto de 2020, sobre o tema da Consulta Pública Anac nº 17/2020. A Seae recomenda que a agência deixe claro os indicativos de prazos a serem cumpridos, notadamente o prazo de envio da proposta de PTO pelo regulado à agência e o prazo que esta deverá observar na análise, considerando o art. 11 do Decreto nº 10.178/2019, o qual estabelece, como regra geral, que os prazos para decisão administrativa não poderão ser superiores a 60 dias.	
<b>Justificativa:</b> A proposta da agência objetiva flexibilizar a norma de forma a que a Anac possa resolver eventuais problemas relacionados à aprovação do PTO de forma com disposto na regulamentação, algo bastante salutar por garantir segurança jurídica no tratamento aos regulados. Por outro lado, um fluxo processual bem estabelecido, com prazos a serem cumpridos tanto pela agência quanto pelos regulados, parece algo adequado para a situação em tela, garantindo transparência ao regulado. Assim, recomenda-se à agência que, ademais da flexibilização proposta, deixe claro os indicativos de prazos a serem cumpridos, notadamente o prazo de envio da proposta de PTO à agência e o prazo que esta terá para analisar o que foi enviado pelo regulado, considerando o art. 11 do Decreto nº 10.178, de 18 de dezembro de 2019 – que regulamento dispositivos da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, conhecida como Lei da Liberdade Econômica – o qual estabelece, como regra geral, que os prazos para decisão administrativa não poderão ser superiores a 60 dias.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 – ID SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 14.174	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> 121.405(b) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 121.405(b) <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> N/A. Apoiamos a proposta da ANAC, com ressalvas.	
<b>Justificativa:</b> A proposta, de uma forma geral, é benéfica ao operador aéreo, já que permite o adiantamento das tarefas de treinamento mesmo sem ter ainda um PTO aprovado pela ANAC, dando mais flexibilidade no agendamento de sessões de treinamento em solo (aulas teóricas). As atividades de treinamento em voo (incluindo simulador) ainda dependem da aprovação inicial do PTO. A essência da proposta não é a extinção do padrão já estabelecido, que é a condução do treinamento de voo somente poder ser iniciado após a obtenção da aprovação inicial do PTO, mas sim o estabelecimento de forma diversa a ser descrito em IS, com as condições para a realização do treinamento antes da aprovação e as consequências associadas. Ou seja, em qualquer momento durante a análise do PTO, a ANAC pode solicitar a correção das deficiências observadas no treinamento que já foi aplicado antes da aprovação inicial e o operador deverá corrigir para que obtenha a aprovação total. Do ponto de vista do aeronauta, apesar da manutenção do padrão atual ser mais benéfico, não identificamos pontos de alta criticidade da proposta no âmbito da segurança de voo, pois a flexibilização proposta pela ANAC está voltada para as etapas do treinamento que não envolvem atividade em voo e, portanto, não apresentam riscos diretos. No entanto, cabe a Diretoria de Segurança de Voo fazer as seguintes ressalvas quanto ao exposto: 1) Condições de desvio a serem estabelecidas em IS – de acordo com a ANAC, o detalhamento das condições de desvio no RBAC é ineficiente visto que podem surgir diversas variáveis particulares a um determinado operador, requerendo uma análise caso a caso, algo que não seria adequado inserir no RBAC. No entanto, acreditamos ser importante que a Agência descrevesse com mais detalhes a natureza dos desvios que estariam previstos em Instrução Suplementar, mesmo sabendo que não é possível abranger todos os cenários. Consideramos isso importante porque a criação de uma IS possui um regramento interno diferente do RBAC, o que permite que a Agência altere o conteúdo sem nenhum tipo de	

### Contribuições referentes à Consulta Pública nº 17/2020

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 121, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração para passageiros de mais de 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 Kg”.

consulta pública. Sendo assim, seria importante que o público interessado tomasse conhecimento destas condições enquanto a consulta pública ainda estivesse aberta, por razões de transparência e assertividade nas contribuições;

2) Correção de deficiências observadas no treinamento e retreinamento – apesar de o risco de o PTO chegar em sua aprovação final com deficiências no treinamento de simulador e treinamento de voo ser minimizado sobre a qualidade e conteúdo do programa, de acordo com a avaliação da ANAC, há de se enfatizar a possibilidade de prejuízo da absorção do conhecimento para aquele aluno que possa vir sofrer um retreinamento. Importante ressaltar que mesmo o treinamento de solo fornece subsídios (conhecimento) para o aluno executar práticas e obter habilidades futuramente que serão utilizadas em estágios mais avançados de treinamento – no caso dos tripulantes, mais especificamente, nos treinamentos de simulador e voo (rota), formando assim um modelo mental de operação de um determinado sistema, de aplicação dos comandos, ou ainda do uso de uma ferramenta auxiliar. Repetir um treinamento pode ocasionar em consequências negativas no aprendizado do aluno, podendo o mesmo (a) se confundir sobre qual é o certo/errado, pois recebeu dois tipos de informação em momentos diferentes, (b) poder não ter absorvido o conteúdo correto ou ter absorvido de maneira incompleta, ou ainda (c) o fato de repetir o treinamento pode levar o aluno ao desgaste e desinteresse devido as horas em sala de aula e isto prejudicar o aprendizado.

Conclusão:

Diante o exposto, sugerimos que sejam abordados os seguintes pontos:

- a) Maior clareza de quais serão os desvios que serão tratados em Instrução Suplementar, para fins de maior transparência e contribuições por parte dos envolvidos;
- b) Apenas treinamentos de solo que não sejam relacionados com as operações da aeronave e seus sistemas possuam esse tipo de isenção antes da aprovação do PTO, a fim de evitar possíveis confusões caso o conteúdo precise ser retreinado pelo operador. Exemplo: treinamentos relacionados com práticas administrativas da empresa.