



# **Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

**Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado  
“Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplicadoras”**

A Consulta Pública foi realizada no período de 30 de agosto de 2022 a 14 de outubro de 2022, durante o qual foram recebidas **118 contribuições**.

Processo nº 00058.051511/2020-86

**Junho/2023**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (23027)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jeferson Luis Rezende <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de Guia de Boas Práticas para Operações Aeroaplicadoras - GBPOA <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> GBPOA - Aplicação <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O voo agrícola tem características distintas dos demais. Ocorre em áreas inóspitas e precisa ser operacional, rápido. Dito isso, é imperioso que sejam liberadas as operações em área rural sem a necessidade de uso de pistas regulares. Isso não irá colocar em risco a operação de forma alguma, em contra partida facilitará o acesso dos aviões até a área de trabalho, de maneira simples. Com isso se reduzem os custos operacionais e fomenta-se o uso desta tecnologia. A Aviação Agrícola precisa trabalhar com o mínimo de regramentos para se manter competitiva frente as máquinas terrestres que não sofrem praticamente nenhum tipo de legislação. Nenhum piloto voa sob condição desfavorável de risco, ninguém coloca sua via em risco. São profissionais capacitados e responsáveis. A legislação aeroagrícola precisa ser branda a ponto de estimular o uso desta ferramenta por um número maior de produtores rurais. O que pode e deve ser revisto e melhorado é a qualidade da formação das Escolas CAVAG. Existe de certo modo uma dicotomia entre a realidade em campo e a formação em curso/atual. Investir na melhoria da qualidade das Escolas CAVAG é ponto preponderante para ampliar a capacidade técnica e de segurança operacional do setor. Abrandar a legislação e algumas exigências é o caminho para tornar a atividade aeroagrícola mais forte e pujante. Era o que continha.	
<b>Justificativa:</b> Estimular maior uso da aviação agrícola e o crescimento sustentado da atividade.	
<b>Resultado da análise:</b> esclarecimento.	
<b>Análise da contribuição:</b> O objeto da contribuição do proponente já se encontra contemplada na Subparte D da proposta de emenda ao RBAC nº 137.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (22950, 22978)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 APÊNDICE B - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.201(a)(5) 137.301(e)(3) sobre a aeronave não transportar passageiro;	
<b>Justificativa:</b> Problema das aeronaves com apenas 1 assento , que são a grande maioria. Prática comum, transportar o auxiliar de campo na cabine. A ANAC só fica sabendo quando há acidentes com 2 óbitos. Creio que deveria haver, além do proposto, cassação do registro de empresa e impedimento do Gestor quando se constata tais ocorrências. Algumas empresas que já tiveram este tipo de ocorrências estão aí, certificadas e operantes. E sugiro alterar a sanção no Apêndice B.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

**Análise da contribuição:**

A tabela de dosimetria de sanções apenas prevê valores de multa. Mas isso não impede a aplicação de outras sanções, tais como suspensão punitiva ou cassação. No entanto, isso dependerá do processo administrativo sancionatório conduzido em acordo com a Resolução nº 472/2018.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (23066)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Alexandre Juliano Bianchi  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 APÊNDICE B - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A Embraer sugere a alteração do texto para garantir que a vedação imposta aplique-se, também, a provedores de aviação civil CADASTRADOS.

Texto original:

137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido

[...]

(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:

(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:

[...]

Novo texto:

137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido

[...]

(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:

(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado ou cadastrado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:

[...]

**Justificativa:**

O texto proposto no parágrafo RBAC 137.127 (d)(1), na maneira apresentada, permitirá que gestores anteriormente empregados por operadores detentores de CAP que tenham cometidos irregularidades possam novamente ser nomeados em outros operadores (CAP), pois a restrição do requisito está para “provedores de serviços de aviação civil CERTIFICADOS pela Agência”. Como o CAP não é um certificado, abre-se essa possibilidade.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Conforme proposto.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 137.127(d)(1).

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (23064)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Juliano Bianchi <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 APÊNDICE B - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES <b>Tipo de contribuição:</b> Outros
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Conforme seções 137.101 e 137.107, o requerente a um CAP deve apresentar documentações específicas e seguir processo de cadastro aceitável pela ANAC, os quais, conforme definido nestas seções, serão detalhados em instrução complementar específica. Contudo, para uma adequada avaliação da proposta em tela, faz necessário que a supracitada instrução esteja disponível ao público, ainda que em minuta, antes da publicação final, para um entendimento do processo completo e dos seus potenciais impactos. Ademais, a Embraer entende que uma Instrução Suplementar, tornada de cumprimento obrigatório por sua referência em um requisito torna-se de natureza normativa e, portanto, pelo processo decisório da ANAC e pelo Art. 26 e 27 da Lei 11.182/05, precisa passar por Consulta Pública antes de sua adoção.	
<b>Justificativa:</b> Dessa forma, a Embraer sugere a implementação de um processo de Consulta Pública para a Instrução Suplementar.	
<b>Resultado da análise:</b> esclarecimento.	
<b>Análise da contribuição:</b> A Instrução Normativa nº 154/2020 não obriga passar propostas de instruções suplementares por consulta pública (no caso, chamado na referida IN de “consulta setorial”), no entanto, o Superintendente da área competente pode optar por fazê-lo. Na ocasião da proposição da referida Instrução Suplementar, o Superintendente avaliará a conveniência e oportunidade de submetê-la à consulta setorial antes de aprová-la, e a presente contribuição será levada em consideração.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (23065)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Juliano Bianchi <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 APÊNDICE B - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> De forma a remover a incongruência justificada, a Embraer sugere a seguinte alteração: Texto original: (a) A ANAC pode atualizar unilateralmente qualquer CAP emitido segundo este Regulamento se: (1) for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou (2) o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que ela não afeta a segurança das operações. Texto proposto: (a) A ANAC pode atualizar qualquer CAP emitido segundo este Regulamento nos seguintes casos:	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

(1) unilateralmente, se for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou (2) a pedido, se o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que a atualização não afeta a segurança das operações.
<b>Justificativa:</b> A Embraer entende que o texto proposto no parágrafo do RBAC 137.115 (a) apresenta uma incoerência: em seu caput, o requisito traz que a ANAC pode atualizar unilateralmente o CAP, caso verifique as condições apresentadas no parágrafo RBAC 137.115(a)(1). Porém, no parágrafo RBAC 137.115 (a)(2), define-se que a ANAC poderá atualizar o CAP também no caso de um pedido do detentor, e, portanto, sem a unilateralidade prevista inicialmente.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Conforme foi proposto. Vide também a análise da contribuição nº 90 deste Relatório. <b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.115(a), (a)(1) e (a)(2).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (23020)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 APÊNDICE B - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Dosimetria da seção 137.517(b) Retirar "para cada aeronave"	
<b>Justificativa:</b> Nos casos da falta dos registros das horas voadas de cada piloto e dos registros dos eventos de SO em alguns casos não tem como vincular com alguma aeronave. Faltou também sanção por não enviar os dados operacionais, que será tema de uma IS.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> O objetivo é aplicar a multa por ocorrência e por aeronave, do contrário, uma única ocorrência em várias aeronaves seria aplicada a sanção uma única vez. O valor da sanção foi dimensionado considerando esse critério. Evidentemente que a sanção só poderá ser aplicada se for identificada a aeronave.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (23024)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> DOUGLAS WILLIAM SOLDEIRA <b>Categoria:</b> Empresa Aérea	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 APÊNDICE B - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Tipo de contribuição:</b> Alteração	
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Equipamentos como Acessórios instalados na Aeronave como Dispersores, DGPS, Sistema de Pulverização Eólico e Equipamentos como Ar condicionado.	
<b>Justificativa:</b> Gostaria que ANAC, pudesse rever algumas modificações básicas realizadas nas aeronaves para o melhor desempenho na atividade em si realizada que não se trata de um voo convencional comum e sim um voo com vários tipos de agrupamentos que visam uma melhor qualidade no momento da pulverização aérea realizada, e que não se tratam de grandes modificações. Que são os equipamentos dispersores, equipamento de DGPS, Por Exemplo: O Rádio Comunicador é um item não conforme de acordo com a regulamentação Aeronáutica, porém ao meu ver é um utensílio muito importante a comunicação realizada entre o piloto e o Auxiliar de Pista e até mesmo sua base operacional, pois como todos nós sabemos a atividade agrícola é realizada na estação de VERÃO, nas quais são os momentos que mais possuem fenômenos da meteorologia, como formação de chuvas, trovoadas, ventos e etc. Ao meu ver são equipamentos simples porém que preservam a possível condição de um acidente ou incidente ou algo que possa surpreender o piloto ao retorno da aplicação realizada na área para o retorno com pista de pouso na qual se realiza a operação. Simplificar a Instalação dos Equipamentos que otimizam a qualidade do serviço.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A contribuição se refere ao parágrafo 137.201(b)(1) da proposta. Primeiramente cabe esclarecer que a Resolução nº 546/2020 alterou a definição de “grande modificação” para “grande alteração” no RBAC nº 01 (incluindo esta e excluindo aquela). Desse modo, a menção à “grande modificação” constante no parágrafo 137.201(b)(1) foi alterada para “grande alteração”. A referida definição versa o seguinte: <i>Grande alteração</i> significa uma alteração não listada na especificação técnica aprovada da aeronave, motor ou hélice e que: (1) pode afetar substancialmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade; ou (2) não é executada de acordo com práticas aceitáveis ou que não pode ser executada usando operações elementares. Desse modo, a ANAC entende que quando se tratar destes casos, uma aprovação da ANAC deve ser requerida. O Guia de Boas Práticas esclarecerá os itens que se tratam de grandes alterações, incluirá exemplos práticos e outros itens poderão ser incluídos mediante solicitação e análise da área competente da ANAC. No entanto, a presente contribuição não afeta o texto do parágrafo 137.201(b), exceto na mudança de “modificação” para “alteração”, no texto. <b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.201(b).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (23028)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 APÊNDICE B - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Os aspectos relacionados a dosimetria das sanções foram manifestados em anexo					
<b>Justificativa:</b>					
Os aspectos relacionados a dosimetria das sanções foram manifestados em anexo					
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b>					
<b>5. Dosimetria das sanções</b>					
Os aspectos relacionados a dosimetria das sanções foram manifestados:					
Referência	Descrição	Valores em reais (mínimo, intermediário e máximo).			Incidência da Sanção.
137.9(a)	Utilização do nome comercial	7.200	12.600	18.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.9(a)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.101(b)	Operação sem o CAP	4.000	7.000	10.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por aeronave, por cada dia de operação. A depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica, a penalidade de multa poderá ser acrescida a suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave, na razão de dois dias a cada dia de operação sem ter o CAP válido.
<b>Propostas 137.101(b)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.117(a)	Obrigações do detentor de CAP	1.600	2.800	4.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.117(a)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.119	Sede administrativa e mudança de endereço	1.600	2.800	4.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.119</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.127	Requisitos para o pessoal de administração requerido	5.600	9.800	14.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.127</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.201(a)(1)	Requisitos para operação	4.800	8.400	12.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por aeronave, por cada dia de operação. A depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica, a penalidade de multa poderá ser acrescida a suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave, na razão de dois dias a cada dia de operação.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Propostas 137.201(a)(1)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.201(a), 137.201(a)(3)	Requisitos para operação	8.400	14.700	21.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.201(a)(3)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.201(a)(4)	Requisitos para operação	4.000	7.000	10.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.201(a)(4)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.201(a)(5) 137.301(e)(3)	Transporte de passageiros	10.400	18.200	26.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de período de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.
<b>Propostas 137.201(a)(5), 137.201(e)(3)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.201(b)	Requisitos para operação	5.200	9.100	13.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.201(b)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.201(c)	Requisitos para operação	5.200	9.100	13.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.201(c)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.201(d)	Requisitos para operação	5.200	9.100	13.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.201(d)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.201(e)	Requisitos para operação	10.400	18.200	26.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.201(e)</b>	<b>Nada a propor.</b>				



**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

137.203(c)	Requisitos de manutenção	5.200	9.100	13.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação.
<b>Propostas 137.203(c)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.205(a)	Limitações para operadores privados <b>aeroaplicadores [aeroagricolas]</b>	4.000	7.000	10.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por aeronave, por cada dia de operação. A depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica, a penalidade de multa poderá ser acrescida a suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave, na razão de dois dias a cada dia de operação sem ter o CAP válido.
<b>Propostas 137.205(a)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.207(a)	Requisitos para pilotos	4.800	8.400	12.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por cada dia de operação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.
<b>Propostas 137.207(a)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.207(b)	Requisitos para pilotos	4.800	8.400	12.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por cada dia de operação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.
<b>Propostas 137.207(b)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.209(a)	Equipamentos de segurança de voo	3.200	5.600	8.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, para cada constatação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.
<b>Propostas 137.209(a)</b>	<b>Multa aplicada sem sanções relacionadas a suspensão da habilitação, do direito do trabalho pelo piloto em comando.</b>				

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

137.211(a)	Operações sobre áreas densamente povoadas	8.400	14.700	21.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.
<b>Propostas 137.211(a)</b>	<b>Multa aplicada sem sanções relacionadas a suspensão da habilitação, do direito do trabalho pelo piloto em comando.</b>				
137.213(a)	Condições atmosféricas para operações aeroaplicadoras	10.400	18.200	26.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 30 (trinta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 10 (dez) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.
<b>Propostas 137.213(a)</b>	<b>Multa aplicada sem sanções relacionadas a suspensão da habilitação, do direito do trabalho pelo piloto em comando.</b>				
137.301(e)(1), (e)(2), (e)(4) e (e)(5)	Área de pouso para uso de aeroaplicação	7.200	12.600	18.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 30 (trinta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 10 (dez) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.
<b>Propostas 137.301(e)(1), (e)(2), (e)(4) e (e)(5)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.301(g)	Área de pouso para uso de aeroaplicação	8.400	14.700	21.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.
<b>Propostas 137.301(g)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

137.303(b)	Operações aeroaplicadoras em aeródromos	4.800	8.400	12.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação. Suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.
<b>Propostas 137.303(b)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.501(a)	Requisitos gerais	6.400	11.200	16.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação, para cada aeronave.
<b>Proposta 137.501(a)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.501(b)	Requisitos gerais	6.400	11.200	16.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação, para cada aeronave.
<b>Proposta 137.501(b)</b>	<b>Aplicável com redução de 50% dos valores apresentados.</b>				
137.517(a)	Registros e relatórios	1.600	2.800	4.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação, para cada aeronave.
<b>Proposta 137.517(a)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.517(b)	Registros e relatórios	1.600	2.800	4.000	Multa, nos valores da tabela, para o operador da aeronave, por constatação, para cada aeronave.
<b>Proposta 137.517(b)</b>	<b>Nada a propor.</b>				
137.521	Diário de bordo	-	-	-	Multa compatível com o campo.
<b>Proposta 135.521</b>	<b>Multa compatível com a página do diário de bordo, não com o campo em caráter individual.</b>				
<b>Resultado da análise:</b> esclarecimento.					
<b>Análise da contribuição:</b>					
As contribuições aqui expostas, com pequenas diferenças, foram repetidas em outras contribuições deste Relatório. Assim, as análises dos referidos itens se darão conforme abaixo:					
Com relação à dosimetria do item 137.119: referir-se à análise da contribuição nº 45 deste Relatório.					
Com relação à dosimetria do item 137.127: referir-se à análise da contribuição nº 46 deste Relatório.					
Com relação à dosimetria do item 137.201(a)(1): referir-se à análise da contribuição nº 47 deste Relatório.					
Com relação à dosimetria dos itens 137.201(a) e 137.201(a)(3): referir-se à análise da contribuição nº 48 deste Relatório.					
Com relação à dosimetria do item 137.201(a)(4): referir-se à análise da contribuição nº 49 deste Relatório.					

### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Com relação à dosimetria do item 137.201(b): referir-se à análise da contribuição nº 51 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.201(c): referir-se à análise da contribuição nº 52 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.201(d): referir-se à análise da contribuição nº 53 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.209(a): referir-se à análise da contribuição nº 59 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.211(a): referir-se à análise da contribuição nº 60 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.213(a): referir-se à análise da contribuição nº 61 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria dos itens 137.301(e)(1), (e)(2), (e)(4) e (e)(5): referir-se à análise da contribuição nº 62 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.301(g): referir-se à análise da contribuição nº 63 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.303(b): referir-se à análise da contribuição nº 64 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.501(a): referir-se à análise da contribuição nº 65 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.501(b): referir-se à análise da contribuição nº 66 deste Relatório.  
Com relação à dosimetria do item 137.521: referir-se à análise da contribuição nº 69 deste Relatório.  
As pequenas diferenças apresentadas em relação a esta contribuição também serão tratadas nas referidas contribuições acima mencionadas.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (23029)

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL  
**Tipo de contribuição:** Alteração

##### Contribuição

##### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

137.1 (a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica realizando ou que pretenda realizar operações aeroagrícolas.

##### Justificativa:

Alinhamento com as definições contidas no anexo à resolução ANAC No 659 de 02 de fevereiro de 2022. Termo Aeroagrícola ou ainda aviação agrícola é comumente usado no setor. O novo termo aeroaplicador poderá ser facilmente confundido com os novos tipos de pulverização aérea (drones), impactando o interesse nos entendimentos do novo RBAC 137 por parte da categoria.

##### IMPACTO REGULATÓRIO:

Essa alteração poderá comprometer a divulgação do setor, interpretações pelos operadores, proprietários, a mídia e a divulgação da atividade agrícola no setor, afetando diretamente os aspectos econômicos do setor, além de observar a necessidade de constar na razão social da empresa o termo aeroaplicador (como se prevê atualmente o uso de aviação agrícola ou aero agrícola) havendo a necessidade das atualizações de diversos documentos por parte do operador.

##### Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:

##### ASPECTOS REGULATÓRIOS

IMPACTOS E SUGESTÕES DE MELHORIAS NAS MODIFICAÇÕES DO RBAC 137.

Consulta Pública

##### 1. Objetivo

Apresentar as melhorias propostas pela categoria no intuito de mitigar dupla interpretação legislativa, bem como clarificar os prazos para implantação, as referências norteadas pelo guia, os treinamentos dos pilotos.

## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

As propostas foram adicionadas a publicação prévia da emenda 05 do RBAC 137, podendo ser esclarecidas nas argumentações no final deste documento, no item 3. As apresentações foram feitas diretamente na nova emenda, considerando alguns aspectos regulatórios vigentes atuais na emenda 4.

**Nota:** As mudanças apresentadas foram tratadas diretamente no item e não nos índices do RBAC 137, emenda 05.

### 2. Apresentação

As modificações propostas foram inseridas dentro do RBAC 137, emenda 05, através de [colchetes], realçadas para identificação com marca texto na cor amarelo. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial].

No intuito de apresentar o impacto regulatório dessas informações foram apresentados itens após os colchetes, resumindo a motivação da alteração contextual ou inserção de resultados. Esses itens foram realçados em negritos, podendo ser facilmente removidos no interesse de manter as mudanças apresentadas. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial – vide 4.3 deste documento].

Modificações sugeridas a serem removidas foram riscadas horizontalmente. Ex: ~~exemplo de mudanças após texto oficial.~~

### Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC N° 137 EMENDA N°05

<b>Título:</b>	Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras (Título com redação dada pela Resolução no XXX, de XX.XX.20XX)
<b>Aprovação:</b>	Resolução no 233, de 30.05.2012 - Emenda no 00 Resolução no 503, de 07.02.2019 - Emenda no 01 Resolução no 509, de 14.03.2019 - Emenda no 02 Resolução no 516, de 08.05.2019 - Emenda no 03 Resolução no 555, de 12.05.2020 - Emenda no 04 Resolução no xxx, de xx.xx.2022 - Emenda no 05
<b>Origem:</b>	Superintendência de Padrões Operacionais - SPO
<b>Data de Emissão:</b>	XX.XX.20XX
<b>Data de vigência</b>	[DOU + 90 dias]

#### SUBPARTE A – GERAL

137.1 Aplicabilidade

137.3 Definições e conceitos

#### SUMÁRIO

137.5 e 137.7 [Reservado]

137.9 Utilização do nome comercial

#### SUBPARTE B – CADASTRO E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]

137.101 Requisitos gerais

137.103 e 137.105 [Reservado]

137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola]

137.109 Conteúdo do CAP

137.111 [Reservado]

137.113 Validade de um CAP

137.115 Atualização do CAP

137.117 Guarda do CAP

137.119 Sede administrativa e mudança de endereço

137.121 a 137.125 [Reservado]

137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido

**SUBPARTE C – REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROPACADORAS [AEROAGRÍCOLAS]**

137.201 Requisitos para operação

137.203 Requisitos de manutenção

137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroagrícolas]

137.207 Requisitos para pilotos

137.209 Equipamentos de segurança de voo

137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]

137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]

**SUBPARTE D – ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPACIFICAÇÃO [AEROAGRÍCOLAS] E OPERAÇÕES AEROPACADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

137.301 Área de pouso para uso de aeropacificação [aeroagrícola]

137.303 Operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeródromos.

**SUBPARTE E – [RESERVADO]**

**SUBPARTE F – DOCUMENTAÇÃO**

137.501 Requisitos gerais

137.503 a 137.515 [Reservado]

137.517 Registros e relatórios

137.519 [Reservado]

137.521 Diário de bordo

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 – [RESERVADO]**

**APÊNDICE B DO RBAC Nº 137 – DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

**SUBPARTE A GERAL**

**137.1 Aplicabilidade**

(a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica realizando ou que pretenda realizar operações aeroplacadoras. [Aeroagrícolas] – vide 4.1 deste documento

(b) [Reservado].

(c) As operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] conduzidas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas devem atender, além do disposto neste Regulamento, aos requisitos contidos no RBAC no 91 e demais normas aplicáveis.

(d) [Reservado].

(e) Operadores certificados para operar segundo o RBAC no 133 estão dispensados de cumprir a Subparte B deste Regulamento quando conduzindo operação aeroplacadora [aeroagrícola] de combate a incêndio.

(f) Operadores de helicópteros conduzindo exclusivamente operações aeroplacadoras [aeroagrícola] com dispensadores externos fixos instalados na aeronave não necessitam cumprir com os requisitos do RBAC no 133.

**Nota:** A fiscalização de todas as regras, critérios e procedimentos estabelecidos nas normas do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) não é da competência da ANAC e este Regulamento não dispensa o seu cumprimento.

[(g) As normativas de outros ministérios e legislações complementares deverão ser compatíveis com as normas previstas e citadas neste regulamento]. – vide 4.2 deste documento

**137.3 Definições e conceitos**

(a) Para os propósitos deste Regulamento são validas as definições do RBAC no 01 e as definições abaixo:

- (1) ~~área de pouso para uso de aeroplicação~~ [aeroagrícola] significa uma área destinada a ser utilizada para pouso ocasional, devendo ser de uso temporário e restrito à atividade aeroaplicadora;
- (2) *Cadastro de Aeroaplicador (CAP)* significa um documento emitido pela ANAC que comprova que um operador [operador privado] – vide 4.3 deste documento foi submetido ao processo de cadastramento estabelecido pela ANAC e cumpre com os requisitos regulamentares estabelecidos para a operação pretendida;
- (3) [reservado];
- (4) *emergência* significa qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades da empresa aeroaplicadora por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza;
- (5) a (12) [reservado];
- (13) ~~operações aeroaplicadoras~~ [Aeroagrícolas] significa operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, povoamento de águas e **combate a incêndios** em campos e florestas, ~~provação artificial de chuvas, modificação artificial de clima,~~ vide 4.4 deste documento combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;
- (14) ~~operações aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] noturnas significa operações realizadas no período compreendido entre 30 minutos após o pôr do sol e 30 minutos antes do nascer do sol;

[ (15) *Operador privado* pessoas físicas ou jurídicas que venha constar em registro no registro aeronáutico brasileiro uma aeronave de modelo agrícola em seu nome como operador. ] – vide 4.3 deste documento

(15) a (21) [reservado];

(22) *sede administrativa* significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e

(23) ~~segurança operacional~~ significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantém em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento

**137.5 e 137.7 [Reservado]**

### **137.9 Utilização do nome comercial**

(a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa.

#### **137.101 Requisitos gerais**

(a) [Reservado].

(b) Um operador somente pode conduzir uma operação ~~aeroaplicadora~~ [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço ~~aéreo de aeroplicação~~ [aeroagrícolas], sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.

(c) [Reservado].

(d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, [conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento

(e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.

[ (f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado ] – vide 4.7 deste documento

**137.103 e 137.105 [Reservado]**

#### **137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola]**

(a) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] é aplicável a:

(1) empresas comerciais requerentes de um CAP;

(2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>[(3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento</b>
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Opta-se por acatar a sugestão de não alterar nesta emenda a nomenclatura “operação aeroagrícola” para “operação aeroaplicadora”, mantendo-se a primeira forma, visto que a mudança poderia causar impactos que poderiam extrapolar os limites do RBAC nº 137. Neste sentido, foram alteradas todas as ocorrências de “operação aeroaplicadora” para “operação aeroagrícola” no Regulamento. Também a sigla “CAP”, que havia sido proposta, foi alterada para “CDAG” (Cadastro de Aeroagrícola).
<b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nºs 137, Título, 137.1(a), (c), (e), (f), Nota 1, 137.3(a)(a), (a)(2), (a)(4), (a)(13), (a)(14), (a)(22), 137.9(a), Subparte B – título, 137.101(b), (d), (e), 137.107, 137.107(a), (b), 137.109, 137.113, 137.115, 137.117, 137.119, 137.127, Subparte C – título, 137.201(a), (b), (e), 137.203(a), (b), (c), 137.205, 137.205(a), 137.207(a), (b), 137.209(a), 137.213, 137.213(a), Subparte D – título, 137.301, 137.201(a), (d), (e), (e)(1), (f), (g), 137.303, 137.303(b), 137.501(a), 137.501(b), 137.517, 137.521(d), (j), Título da Tabela 1 do Apêndice B e demais itens correspondentes na tabela de dosimetria. Com relação aos itens 4.2 a 4.8 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 18 a 24 deste Relatório.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (23030)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.1 (g) As normativas de outros ministérios e legislações complementares deverão ser compatíveis com as normas previstas e citadas neste regulamento.	
<b>Justificativa:</b> Este item foi sugerido ser adicionado. As normativas de outros ministérios deverão ser compatíveis com as publicadas no RBAC 137, no intuito de mitigar ações de alto risco de segurança de voo levando em conta apenas os aspectos operacionais destes órgãos. IMPACTO REGULATÓRIO: A inclusão deste item protege a cobrança de documentos que não são pertinentes as operações aeroagrícolas por outros órgãos, aumentando a carga burocrática ante liberada pela ANAC.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> <b>ASPECTOS REGULATÓRIOS</b> IMPACTOS E SUGESTÕES DE MELHORIAS NAS MODIFICAÇÕES DO RBAC 137. Consulta Pública <b>1. Objetivo</b> Apresentar as melhorias propostas pela categoria no intuito de mitigar dupla interpretação legislativa, bem como clarificar os prazos para implantação, as referências norteadas pelo guia, os treinamentos dos pilotos. As propostas foram adicionadas a publicação prévia da emenda 05 do RBAC 137, podendo ser esclarecidas nas argumentações no final deste documento, no item 3. As apresentações foram feitas diretamente na nova emenda, considerando alguns aspectos regulatórios vigentes atuais na emenda 4. <b>Nota:</b> As mudanças apresentadas foram tratadas diretamente no item e não nos índices do RBAC 137, emenda 05.	



## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

### 2. Apresentação

As modificações propostas foram inseridas dentro do RBAC 137, emenda 05, através de [colchetes], realçadas para identificação com marca texto na cor amarelo. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial].

No intuito de apresentar o impacto regulatório dessas informações foram apresentados itens após os colchetes, resumindo a motivação da alteração contextual ou inserção de resultados. Esses itens foram realçados em negritos, podendo ser facilmente removidos no interesse de manter as mudanças apresentadas. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial – vide 4.3 deste documento].

Modificações sugeridas a serem removidas foram riscadas horizontalmente. Ex: ~~exemplo de mudanças após texto oficial~~.

### Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC N° 137 EMENDA N°05

<b>Título:</b>	Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras (Título com redação dada pela Resolução no XXX, de XX.XX.20XX)
<b>Aprovação:</b>	Resolução no 233, de 30.05.2012 - Emenda no 00 Resolução no 503, de 07.02.2019 - Emenda no 01 Resolução no 509, de 14.03.2019 - Emenda no 02 Resolução no 516, de 08.05.2019 - Emenda no 03 Resolução no 555, de 12.05.2020 - Emenda no 04 Resolução no xxx, de xx.xx.2022 - Emenda no 05
<b>Origem:</b>	Superintendência de Padrões Operacionais - SPO
<b>Data de Emissão:</b>	XX.XX.20XX
<b>Data de vigência</b>	[DOU + 90 dias]

#### SUBPARTE A – GERAL

137.1 Aplicabilidade

137.3 Definições e conceitos

#### SUMÁRIO

137.5 e 137.7 [Reservado]

137.9 Utilização do nome comercial

#### SUBPARTE B – CADASTRO E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]

137.101 Requisitos gerais

137.103 e 137.105 [Reservado]

137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola]

137.109 Conteúdo do CAP

137.111 [Reservado]

137.113 Validade de um CAP

137.115 Atualização do CAP

137.117 Guarda do CAP

137.119 Sede administrativa e mudança de endereço

137.121 a 137.125 [Reservado]

137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido

#### SUBPARTE C – REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]

137.201 Requisitos para operação

137.203 Requisitos de manutenção

137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroagrícolas]

137.207 Requisitos para pilotos

137.209 Equipamentos de segurança de voo

137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]

137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]

## **SUBPARTE D – ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLAS] E OPERAÇÕES AEROPLACADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

137.301 Área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola]

137.303 Operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeródromos.

### **SUBPARTE E – [RESERVADO]**

### **SUBPARTE F – DOCUMENTAÇÃO**

137.501 Requisitos gerais

137.503 a 137.515 [Reservado]

137.517 Registros e relatórios

137.519 [Reservado]

137.521 Diário de bordo

### **APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 – [RESERVADO]**

### **APÊNDICE B DO RBAC Nº 137 – DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

## **SUBPARTE A GERAL**

### **137.1 Aplicabilidade**

(a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica realizando ou que pretenda realizar operações aeroplacadoras. [Aeroagrícolas] – vide 4.1 deste documento

(b) [Reservado].

(c) As operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] conduzidas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas devem atender, além do disposto neste Regulamento, aos requisitos contidos no RBAC no 91 e demais normas aplicáveis.

(d) [Reservado].

(e) Operadores certificados para operar segundo o RBAC no 133 estão dispensados de cumprir a Subparte B este Regulamento quando conduzindo operação aeroplacadora [aeroagrícola] de combate a incêndio.

(f) Operadores de helicópteros conduzindo exclusivamente operações aeroplacadoras [aeroagrícola] com dispensadores externos fixos instalados na aeronave não necessitam cumprir com os requisitos do RBAC no 133.

**Nota:** A fiscalização de todas as regras, critérios e procedimentos estabelecidos nas normas do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) não é da competência da ANAC e este Regulamento não dispensa o seu cumprimento.

[g) As normativas de outros ministérios e legislações complementares deverão ser compatíveis com as normas previstas e citadas neste regulamento]. – vide 4.2 deste documento

### **137.3 Definições e conceitos**

(a) Para os propósitos deste Regulamento são validas as definições do RBAC no 01 e as definições abaixo:

(1) *área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola]* significa uma área destinada a ser utilizada para pouso ocasional, devendo ser de uso temporário e restrito à atividade aeroplacadora;

(2) *Cadastro de Aeroaplicador (CAP)* significa um documento emitido pela ANAC que comprova que um operador [operador privado] – vide 4.3 deste documento foi submetido ao processo de cadastramento estabelecido pela ANAC e cumpre com os requisitos regulamentares estabelecidos para a operação pretendida;

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

- (3) [reservado];
- (4) *emergência* significa qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades da empresa aeroplacadora por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza;
- (5) a (12) [reservado];
- (13) *operações aeroplacadoras [Aeroagrícolas]* significa operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, povoamento de águas e **combate a incêndios** em campos e florestas, ~~provação artificial de chuvas, modificação artificial de clima,~~ **vide 4.4 deste documento** combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;
- (14) *operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas* significa operações realizadas no período compreendido entre 30 minutos após o pôr do sol e 30 minutos antes do nascer do sol;
- [ (15) Operador privado** pessoas físicas ou jurídicas que venha constar em registro no registro aeronáutico brasileiro uma aeronave de modelo agrícola em seu nome como operador. ]  
– vide 4.3 deste documento
- (15) a (21) [reservado];
- (22) *sede administrativa* significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e
- (23) ~~*segurança operacional* significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantém em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.~~ **[segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento**
- 137.5 e 137.7 [Reservado]**
- 137.9 Utilização do nome comercial**
- (a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa.
- 137.101 Requisitos gerais**
- (a) [Reservado].
- (b) Um operador somente pode conduzir uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço ~~aéreo de aeroplacação [aeroagrícolas]~~, sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.
- (c) [Reservado].
- (d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, **[conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento**
- (e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.
- [ (f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento**
- 137.103 e 137.105 [Reservado]**
- 137.107 Processo de cadastramento de operador aeroplacador [aeroagrícola]**
- (a) O processo de cadastramento de operador aeroplacador [aeroagrícola] é aplicável a:
- (1) empresas comerciais requerentes de um CAP;
- (2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e
- [ (3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento**

**Resultado da análise:** esclarecimento.

**Análise da contribuição:**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Não cabe à ANAC estabelecer como outros ministérios ou órgãos devem editar suas normas, ainda que se concorde que todos os normativos devem ser compatíveis e coerentes entre si.

Com relação aos itens 4.1 e 4.3 a 4.8 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 17 e 19 a 24 deste Relatório.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (23032)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

137.3. (13) operações aeroagrícolas significa operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, povoamento de águas e combate a incêndios em campos e florestas, combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;

**Justificativa:**

Exclusão de nomenclaturas e atribuições não aplicadas nem definas para atividade do operador aeroagrícola.

IMPACTO REGULATÓRIO: Nenhum impacto diretor.

**Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

**ASPECTOS REGULATÓRIOS**

IMPACTOS E SUGESTÕES DE MELHORIAS NAS MODIFICAÇÕES DO RBAC 137.

Consulta Pública

**1. Objetivo**

Apresentar as melhorias propostas pela categoria no intuito de mitigar dupla interpretação legislativa, bem como clarificar os prazos para implantação, as referências norteadas pelo guia, os treinamentos dos pilotos.

As propostas foram adicionadas a publicação prévia da emenda 05 do RBAC 137, podendo ser esclarecidas nas argumentações no final deste documento, no item 3. As apresentações foram feitas diretamente na nova emenda, considerando alguns aspectos regulatórios vigentes atuais na emenda 4.

**Nota:** As mudanças apresentadas foram tratadas diretamente no item e não nos índices do RBAC 137, emenda 05.

**2. Apresentação**

As modificações propostas foram inseridas dentro do RBAC 137, emenda 05, através de [colchetes], realçadas para identificação com marca texto na cor amarelo. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial].

No intuito de apresentar o impacto regulatório dessas informações foram apresentados itens após os colchetes, resumindo a motivação da alteração contextual ou inserção de resultados. Esses itens foram realçados em negritos, podendo ser facilmente removidos no interesse de manter as mudanças apresentadas. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial – vide 4.3 deste documento].

Modificações sugeridas a serem removidas foram riscadas horizontalmente. Ex: ~~exemplo de mudanças após texto oficial.~~

**Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC Nº 137 EMENDA Nº05**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Título:</b>	Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras (Título com redação dada pela Resolução no XXX, de XX.XX.20XX)
<b>Aprovação:</b>	Resolução no 233, de 30.05.2012 - Emenda no 00 Resolução no 503, de 07.02.2019 - Emenda no 01 Resolução no 509, de 14.03.2019 - Emenda no 02 Resolução no 516, de 08.05.2019 - Emenda no 03 Resolução no 555, de 12.05.2020 - Emenda no 04 Resolução no xxx, de xx.xx.2022 - Emenda no 05
<b>Origem:</b>	Superintendência de Padrões Operacionais - SPO
<b>Data de Emissão:</b>	XX.XX.20XX
<b>Data de vigência</b>	[DOU + 90 dias]

**SUBPARTE A – GERAL**  
137.1 Aplicabilidade  
137.3 Definições e conceitos  
**SUMÁRIO**  
137.5 e 137.7 [Reservado]  
137.9 Utilização do nome comercial  
**SUBPARTE B – CADASTRO E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]**  
137.101 Requisitos gerais  
137.103 e 137.105 [Reservado]  
137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola]  
137.109 Conteúdo do CAP  
137.111 [Reservado]  
137.113 Validade de um CAP  
137.115 Atualização do CAP  
137.117 Guarda do CAP  
137.119 Sede administrativa e mudança de endereço  
137.121 a 137.125 [Reservado]  
137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido  
**SUBPARTE C – REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]**  
137.201 Requisitos para operação  
137.203 Requisitos de manutenção  
137.205 Limitações para operadores privados ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas]  
137.207 Requisitos para pilotos  
137.209 Equipamentos de segurança de voo  
137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas  
137.213 Condições atmosféricas para operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas]  
137.215 Guia de Boas Práticas para Operações ~~Aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas]  
**SUBPARTE D – ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLAS] E OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

137.301 Área de pouso para uso de aeroplacação [aeroplacadora]

137.303 Operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] em aeródromos.

#### SUBPARTE E – [RESERVADO]

#### SUBPARTE F – DOCUMENTAÇÃO

137.501 Requisitos gerais

137.503 a 137.515 [Reservado]

137.517 Registros e relatórios

137.519 [Reservado]

137.521 Diário de bordo

#### APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 – [RESERVADO]

#### APÊNDICE B DO RBAC Nº 137 – DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO

#### SUBPARTE A GERAL

##### 137.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica realizando ou que pretenda realizar operações aeroplacadoras. [Aeroplacadoras] – vide 4.1 deste documento

(b) [Reservado].

(c) As operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] conduzidas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas devem atender, além do disposto neste Regulamento, aos requisitos contidos no RBAC no 91 e demais normas aplicáveis.

(d) [Reservado].

(e) Operadores certificados para operar segundo o RBAC no 133 estão dispensados de cumprir a Subparte B este Regulamento quando conduzindo operação aeroplacadora [aeroplacadora] de combate a incêndio.

(f) Operadores de helicópteros conduzindo exclusivamente operações aeroplacadoras [aeroplacadora] com dispensadores externos fixos instalados na aeronave não necessitam cumprir com os requisitos do RBAC no 133.

Nota: A fiscalização de todas as regras, critérios e procedimentos estabelecidos nas normas do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) não é da competência da ANAC e este Regulamento não dispensa o seu cumprimento.

[(g) As normativas de outros ministérios e legislações complementares deverão ser compatíveis com as normas previstas e citadas neste regulamento]. – vide 4.2 deste documento

##### 137.3 Definições e conceitos

(a) Para os propósitos deste Regulamento são válidas as definições do RBAC no 01 e as definições abaixo:

(1) *área de pouso para uso de aeroplacação* [aeroplacadora] significa uma área destinada a ser utilizada para pouso ocasional, devendo ser de uso temporário e restrito à atividade aeroplacadora;

(2) *Cadastro de Aeroplacador (CAP)* significa um documento emitido pela ANAC que comprova que um operador [operador privado] – vide 4.3 deste documento foi submetido ao processo de cadastramento estabelecido pela ANAC e cumpre com os requisitos regulamentares estabelecidos para a operação pretendida;

(3) [reservado];

(4) *emergência* significa qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades da empresa aeroplacadora por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza;

(5) a (12) [reservado];

(13) *operações aeroplacadoras* [Aeroplacadoras] significa operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, povoamento de águas e **combate a incêndios** em campos e florestas, **provação artificial de chuvas**, **modificação artificial de clima**, **vide 4.4 deste documento** combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;

(14) *operações aeroplacadoras* [aeroplacadoras] *noturnas* significa operações realizadas no período compreendido entre 30 minutos após o pôr do sol e 30 minutos antes do nascer do sol;

[(15) *Operador privado* pessoas físicas ou jurídicas que venha constar em registro no registro aeronáutico brasileiro uma aeronave de modelo agrícola em seu nome como operador.] – vide 4.3 deste documento

(15) a (21) [reservado];

(22) *sede administrativa* significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e

(23) *segurança operacional* significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantêm em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento

**137.5 e 137.7 [Reservado]**

**137.9 Utilização do nome comercial**

(a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa.

**137.101 Requisitos gerais**

(a) [Reservado].

(b) Um operador somente pode conduzir uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço aéreo de aeroplacação [aeroagrícolas], sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.

(c) [Reservado].

(d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, [conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento

(e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.

[(f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento

**137.103 e 137.105 [Reservado]**

**137.107 Processo de cadastramento de operador aeroplacador [aeroagrícola]**

(a) O processo de cadastramento de operador aeroplacador [aeroagrícola] é aplicável a:

(1) empresas comerciais requerentes de um CAP;

(2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e

[(3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento

**Resultado da análise:** esclarecimento.

**Análise da contribuição:**

Opta-se por acatar a sugestão de não alterar nesta emenda a nomenclatura “operação aeroagrícola” para “operação aeroplacadora”, mantendo-se a primeira forma, visto que a mudança poderia causar impactos que poderiam extrapolar os limites do RBAC nº 137.

No entanto, foi mantido a inclusão de “modificação artificial de clima” e também a “provocação artificial de chuvas”, porque estas operações já são hoje reguladas pelo RBAC nº 137 e convém que continuem sendo.

Mas como essas operações, além de outras mencionadas na definição, não são operações aeroagrícolas propriamente ditas, foi inserido que “para efeitos deste regulamento [do RBAC nº 137], tais e quais operações também seriam consideradas aeroagrícolas, ou seja, não se espera que essa qualificação se estenda para fora da aplicabilidade do RBAC nº 137.

Desse modo, a definição foi alterada para:

(13) *operação aeroagrícola* significa a operação aérea que tenha por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos. Para efeitos deste Regulamento, dentre as operações aeroagrícolas incluem-se as

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

operações de povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas, provocação artificial de chuvas, modificação artificial de clima, combate a insetos, combate a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;  
Com relação aos itens 4.1 a 4.3 e 4.5 a 4.8 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 17 a 19 e 20 a 24 deste Relatório.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 12 (23031)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.3. (2) Cadastro de Aeroaplicador (CAP) significa um documento emitido pela ANAC que comprova que um operador privado foi submetido ao processo de cadastramento estabelecido pela ANAC e cumpre com os requisitos regulamentares estabelecidos para a operação pretendida. 137.3. (15) Operador privado pessoas físicas ou jurídicas que venha constar em registro no registro aeronáutico brasileiro uma aeronave de modelo agrícola em seu nome como operador.	
<b>Justificativa:</b> Adicionar a nomenclatura operador privado, estabelecendo o entendimento de pessoa física ou jurídica que queira manter o uso de uma aeronave agrícola sob seu registro como operador. O controle deste cadastro poderá ser acompanhado pelo registro no RAB, todos os operadores de uma aeronave agrícola fazem o uso da aeronave no serviço de aplicação agrícola. Sendo assim, o entendimento pela categoria é muito claro que todos (tanto o operador privado, quanto a empresa de aviação agrícola) devem ter o cadastro dentro desta agência. O cadastro deverá ser obrigatório para todos os operadores, alterando os requisitos mínimo legais previstos entre o operador privado e as empresas agrícolas. IMPACTO REGULATÓRIO: A inclusão deste item deverá ser considerado pois a aeronave agrícola é utilizada única e exclusivamente para operações de voo agrícola. Não se faz uso da aeronave agrícola para passeio (voos particulares). Portanto os critérios de segurança de voo e comprometimento dos requisitos operacionais.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Para os propósitos do RBAC nº 137, será exigido o cadastro apenas para a operação aeroagrícola remunerada ou em proveito de terceiros. Mas os operadores privados, aqueles que apenas prestam serviços para si próprios (independentemente de pessoa física ou jurídica), suas aeronaves já são cadastradas no Registro Aeronáutico Brasileiro e a ANAC entende como suficiente para este segmento.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13 (23033)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração



**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.3. (23) segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.	
<b>Justificativa:</b> Alinhamento com a definição de segurança operacional mais recente contida no ICAO SMS Manual (2018). IMPACTO REGULATÓRIO: Nenhum impacto direto.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> <b>ASPECTOS REGULATÓRIOS</b> IMPACTOS E SUGESTÕES DE MELHORIAS NAS MODIFICAÇÕES DO RBAC 137. Consulta Pública <b>1. Objetivo</b> Apresentar as melhorias propostas pela categoria no intuito de mitigar dupla interpretação legislativa, bem como clarificar os prazos para implantação, as referências norteadas pelo guia, os treinamentos dos pilotos. As propostas foram adicionadas a publicação prévia da emenda 05 do RBAC 137, podendo ser esclarecidas nas argumentações no final deste documento, no item 3. As apresentações foram feitas diretamente na nova emenda, considerando alguns aspectos regulatórios vigentes atuais na emenda 4. <b>Nota:</b> As mudanças apresentadas foram tratadas diretamente no item e não nos índices do RBAC 137, emenda 05. <b>2. Apresentação</b> As modificações propostas foram inseridas dentro do RBAC 137, emenda 05, através de [colchetes], realçadas para identificação com marca texto na cor amarelo. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial]. No intuito de apresentar o impacto regulatório dessas informações foram apresentados itens após os colchetes, resumindo a motivação da alteração contextual ou inserção de resultados. Esses itens foram realçados em negritos, podendo ser facilmente removidos no interesse de manter as mudanças apresentadas. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial – vide 4.3 deste documento]. Modificações sugeridas a serem removidas foram riscadas horizontalmente. Ex: <del>exemplo de mudanças após texto oficial</del> .	
<b>Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC N° 137 EMENDA N°05</b>	
<b>Título:</b>	Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras (Título com redação dada pela Resolução no XXX, de XX.XX.20XX)
<b>Aprovação:</b>	Resolução no 233, de 30.05.2012 - Emenda no 00 Resolução no 503, de 07.02.2019 - Emenda no 01 Resolução no 509, de 14.03.2019 - Emenda no 02 Resolução no 516, de 08.05.2019 - Emenda no 03 Resolução no 555, de 12.05.2020 - Emenda no 04 Resolução no xxx, de xx.xx.2022 - Emenda no 05
<b>Origem:</b>	Superintendência de Padrões Operacionais - SPO
<b>Data de Emissão:</b>	XX.XX.20XX
<b>Data de vigência</b>	[DOU + 90 dias]
<b>SUBPARTE A – GERAL</b> 137.1 Aplicabilidade 137.3 Definições e conceitos	

## SUMÁRIO

137.5 e 137.7 [Reservado]

137.9 Utilização do nome comercial

### **SUBPARTE B – CADASTRO E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES AEROPLICADORAS [AEROGRÍCOLAS]**

137.101 Requisitos gerais

137.103 e 137.105 [Reservado]

137.107 Processo de cadastramento de operador aeroplacador [aerogrícola]

137.109 Conteúdo do CAP

137.111 [Reservado]

137.113 Validade de um CAP

137.115 Atualização do CAP

137.117 Guarda do CAP

137.119 Sede administrativa e mudança de endereço

137.121 a 137.125 [Reservado]

137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido

### **SUBPARTE C – REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROPLICADORAS [AEROGRÍCOLAS]**

137.201 Requisitos para operação

137.203 Requisitos de manutenção

137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aerogrícolas]

137.207 Requisitos para pilotos

137.209 Equipamentos de segurança de voo

137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aerogrícolas]

137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aerogrícolas]

### **SUBPARTE D – ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPLACACÃO [AEROGRÍCOLAS] E OPERAÇÕES AEROPLICADORAS [AEROGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

137.301 Área de pouso para uso de aeroplacacão [aerogrícola]

137.303 Operações aeroplacadoras [aerogrícolas] em aeródromos.

### **SUBPARTE E – [RESERVADO]**

### **SUBPARTE F – DOCUMENTAÇÃO**

137.501 Requisitos gerais

137.503 a 137.515 [Reservado]

137.517 Registros e relatórios

137.519 [Reservado]

137.521 Diário de bordo

### **APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 – [RESERVADO]**

### **APÊNDICE B DO RBAC Nº 137 – DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

### **SUBPARTE A GERAL**

#### **137.1 Aplicabilidade**

(a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica realizando ou que pretenda realizar operações aeroplacadoras. [Aerogrícolas] – vide 4.1 deste documento

(b) [Reservado].

(c) As operações aeroplacadoras **aeroagrícolas** conduzidas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas devem atender, além do disposto neste Regulamento, aos requisitos contidos no RBAC no 91 e demais normas aplicáveis.

(d) [Reservado].

(e) Operadores certificados para operar segundo o RBAC no 133 estão dispensados de cumprir a Subparte B este Regulamento quando conduzindo operação aeroplacadora **aeroagrícola** de combate a incêndio.

(f) Operadores de helicópteros conduzindo exclusivamente operações aeroplacadoras **aeroagrícola** com dispensadores externos fixos instalados na aeronave não necessitam cumprir com os requisitos do RBAC no 133.

**Nota:** A fiscalização de todas as regras, critérios e procedimentos estabelecidos nas normas do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) não é da competência da ANAC e este Regulamento não dispensa o seu cumprimento.

**[(g) As normativas de outros ministérios e legislações complementares deverão ser compatíveis com as normas previstas e citadas neste regulamento]. – vide 4.2 deste documento**

### 137.3 Definições e conceitos

(a) Para os propósitos deste Regulamento são validas as definições do RBAC no 01 e as definições abaixo:

(1) *área de pouso para uso de aeroplacação* **aeroagrícola** significa uma área destinada a ser utilizada para pouso ocasional, devendo ser de uso temporário e restrito à atividade aeroplacadora;

(2) *Cadastro de Aeroplacador (CAP)* significa um documento emitido pela ANAC que comprova que um operador **operador privado** – vide 4.3 deste documento foi submetido ao processo de cadastramento estabelecido pela ANAC e cumpre com os requisitos regulamentares estabelecidos para a operação pretendida;

(3) [reservado];

(4) *emergência* significa qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades da empresa aeroplacadora por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza;

(5) a (12) [reservado];

(13) *operações aeroplacadoras* **Aeroagrícolas** significa operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, povoamento de águas e **combate a incêndios** em campos e florestas, **provação artificial de chuvas, modificação artificial de clima, vide 4.4 deste documento** combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;

(14) *operações aeroplacadoras* **aeroagrícolas** *noturnas* significa operações realizadas no período compreendido entre 30 minutos após o pôr do sol e 30 minutos antes do nascer do sol;

**[(15) Operador privado** pessoas físicas ou jurídicas que venha constar em registro no registro aeronáutico brasileiro uma aeronave de modelo agrícola em seu nome como operador.] – vide 4.3 deste documento

(15) a (21) [reservado];

(22) *sede administrativa* significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e

(23) ~~*segurança operacional* significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantém em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.~~ **[segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento**

### 137.5 e 137.7 [Reservado]

### 137.9 Utilização do nome comercial

(a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa.

### 137.101 Requisitos gerais

(a) [Reservado].

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<p>(b) Um operador somente pode conduzir uma operação <del>aeroaplicadora</del> [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço <del>aéreo de aplicação</del> [aeroagrícolas], sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.</p> <p>(c) [Reservado].</p> <p>(d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, [conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento</p> <p>(e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.</p> <p>[f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento</p> <p><b>137.103 e 137.105 [Reservado]</b></p> <p><b>137.107 Processo de cadastramento de operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola]</b></p> <p>(a) O processo de cadastramento de operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] é aplicável a:</p> <p>(1) empresas comerciais requerentes de um CAP;</p> <p>(2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e</p> <p>[3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento</p>
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.</p>
<p><b>Análise da contribuição:</b> A definição foi excluída do texto, pois a definição não está contida em outros normativos e o RBAC nº 137 não é o lugar mais apropriado para contê-la, em preferência a outros. Com relação aos itens 4.1 a 4.4 e 4.6 a 4.8 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 17 a 20 e 22 a 24 deste Relatório.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.3(a)(23) – excluído.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14 (23057)</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas</p> <p><b>Categoria:</b> Sindicato</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL</p> <p><b>Tipo de contribuição:</b> Alteração</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.521 Diário de bordo</p> <p>(k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o último pouso de uma mesma jornada diária.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Não é possível substituir simplesmente o termo “operação” por “jornada”, pois o ato de preenchimento do diário de bordo deve computar na jornada de trabalho do tripulante, sendo uma atividade inerente ao exercício da profissão de piloto. A jornada de trabalho diária será encerrada conforme o disposto no Art. 35 da Lei do Aeronauta, sendo que após seu término dá-se início ao repouso mínimo regulamentar, não estando mais o aeronauta à disposição do operador aéreo para realização de qualquer tipo de atividade, incluindo o preenchimento do diário de bordo.</p>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Conforme foi proposto, exceto o termo “diária”, pois é desnecessário.
<b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.521(k).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15 (23063)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Juliano Bianchi <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A Embraer sugere a inclusão de um novo parágrafo na seção 137.1, conforme abaixo: Novo texto: "(g) Este Regulamento não se aplica a operadores de aeronaves remotamente pilotadas operando sob o RBAC-E nº 94, ou RBAC que vier a substituí-lo."	
<b>Justificativa:</b> No documento proposto, o parágrafo do RBAC 137.1 impõe a aplicabilidade do regulamento a qualquer pessoa física e jurídica que realize ou pretenda realizar operações aeroaplicadoras, com exceção dos operadores certificados para operar segundo o RBAC nº 133, que estariam dispensados de cumprir a Subparte B deste regulamento. Além disso, a ANAC estabelece que as operações aeroaplicadoras conduzidas no Brasil devem cumprir com os requisitos do RBAC 91. Contudo, entendemos que operações aeroaplicadoras conduzidas por aeronaves remotamente pilotadas (RPA) não são abrangidas pelo RBAC 137 Emenda 04 e, ainda que sejam, pelo parágrafo E94.1(b) do RBAC-E 94, um RPA não precisam cumprir com o RBAC 91. Não obstante ao exposto, não está clara a exclusão de RPA na aplicabilidade proposta, o que geraria uma antinomia entre o RBAC 137 e o RBAC-E 94 sobre a aplicabilidade do RBAC 91. Portanto, sugerimos a remoção explícita dos RPA da aplicabilidade da proposta.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Foi incluída dispensa de cumprimento do RBAC nº 137 para as operações utilizando aeronaves remotamente pilotadas com PMD menor ou igual a 150 kg e, em acordo com a emenda aprovada pela Resolução nº 710, de 31 de março de 2023, para as operações que se enquadrem no parágrafo E94.5(b) do RBAC-E nº 94, mas mantendo a aplicabilidade para as demais (a saber, apenas para as RPA Classe 1), em harmonização ao § 2º do art. 1º da Resolução nº 659/2022. Em vez de usar a denominação “classes 2 e 3” foi referenciado o peso, a fim de abranger também outras normas que não estejam contidas no RBAC-E nº 94 e que não usem a referida classificação. E para as RPA Classe 1 foi incluído também dispositivo que dispensa o cumprimento das subpartes C, D e F, visto que o risco maior das operações aeroagrícolas é para o piloto (o que não é o caso para as RPAs) e não para terceiros (já que operam em áreas normalmente remotas). No entanto, estas aeronaves deverão atender às regras específicas contidas no RBAC-E nº 94 e outras normas eventualmente aplicáveis. <b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.1(a)(1) e (c)(1) – incluídos, 137.201(a)(1), 137.207(a), 137.501(a)(1), (a)(2) e (a)(4).	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16 (23055, 23056 – Parte 1/55)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> À DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC Ref. Consulta Pública nº 12/2022 - Projeto de alteração do RBAC 137 O SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola, como representante nacional das empresas de aviação agrícola, dentro do seu espírito democrático e de defesa da categoria, vem respeitosamente, perante Vossas Senhorias, dizer e requerer ALTERAÇÕES que entende oportunas para o novo RBAC 137, conforme documento anexo.  O SINDAG apresenta então sugestões e reivindicações de alteração no RBAC 137, conforme documento anexo. Contando com a abertura para o diálogo e o respeito ao Estado Democrático de Direito, desde já, agradecemos a atenção desta Agência e seus integrantes. Cordialmente SINDAG Ricardo Vollbrecht OAB/RS 39.143 OAB/SP 163.830-A	
<b>Justificativa:</b> O SINDAG parabeniza a ANAC pelo trabalho, que desburocratiza o setor, tornando o regulamento mais próximo da realidade das empresas, sem prejuízo à segurança operacional. Não obstante a excelência do trabalho, o SINDAG entende oportuno fazer algumas sugestões de alteração, que estão no arquivo anexo, procurando trazer a visão dos operadores. Nesse ponto, é importante destacar a necessidade que o setor sente na continuidade do uso da expressão "aeroagrícola", por conta da legislação federal e da segurança jurídica, por conta da identidade dos operadores, considerando ainda que, até onde se sabe, somente empresas que atuam no setor agrícola desenvolvem este serviço aéreo. Também pede-se atenção especial para as sanções e dosimetria das penas, tendo em conta que 66% das empresas de aviação agrícola são optantes do SIMPLES NACIONAL, ou seja, EMPRESAS DE PEQUENO PORTE, que tem direito à tratamento diferenciado, conforme preconiza a Constituição Federal. Mais que isso, tem direito à fiscalização orientadora, de acordo com o Estatuto da Pequena Empresa, a Lei Complementar nº 123/2006. Contudo, este ponto carece de maior consideração, principalmente na fixação de penalidades.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> <b>ASPECTOS REGULATÓRIOS</b> IMPACTOS E SUGESTÕES DE MELHORIAS NAS MODIFICAÇÕES DO RBAC 137. Consulta Pública <b>1. Objetivo</b> Apresentar as melhorias propostas pela categoria no intuito de mitigar dupla interpretação legislativa, bem como clarificar os prazos para implantação, as referências norteadas pelo guia, os treinamentos dos pilotos. As propostas foram adicionadas a publicação prévia da emenda 05 do RBAC 137, podendo ser esclarecidas nas argumentações no final deste documento, no item 3. As apresentações foram feitas diretamente na nova emenda, considerando alguns aspectos regulatórios vigentes atuais na emenda 4. <b>Nota:</b> As mudanças apresentadas foram tratadas diretamente no item e não nos índices do RBAC 137, emenda 05.	

## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

### 2. Apresentação

As modificações propostas foram inseridas dentro do RBAC 137, emenda 05, através de [colchetes], realçadas para identificação com marca texto na cor amarelo. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial].

No intuito de apresentar o impacto regulatório dessas informações foram apresentados itens após os colchetes, resumindo a motivação da alteração contextual ou inserção de resultados. Esses itens foram realçados em negritos, podendo ser facilmente removidos no interesse de manter as mudanças apresentadas. Ex: [exemplo de mudanças após texto oficial – vide 4.3 deste documento].

Modificações sugeridas a serem removidas foram riscadas horizontalmente. Ex: ~~exemplo de mudanças após texto oficial~~.

### 3. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC N° 137 EMENDA N°05

<b>Título:</b>	Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras (Título com redação dada pela Resolução no XXX, de XX.XX.20XX)
<b>Aprovação:</b>	Resolução no 233, de 30.05.2012 - Emenda no 00 Resolução no 503, de 07.02.2019 - Emenda no 01 Resolução no 509, de 14.03.2019 - Emenda no 02 Resolução no 516, de 08.05.2019 - Emenda no 03 Resolução no 555, de 12.05.2020 - Emenda no 04 Resolução no xxx, de xx.xx.2022 - Emenda no 05
<b>Origem:</b>	Superintendência de Padrões Operacionais - SPO
<b>Data de Emissão:</b>	XX.XX.20XX
<b>Data de vigência</b>	[DOU + 90 dias]

#### SUBPARTE A – GERAL

137.1 Aplicabilidade

137.3 Definições e conceitos

#### SUMÁRIO

137.5 e 137.7 [Reservado]

137.9 Utilização do nome comercial

#### SUBPARTE B – CADASTRO E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]

137.101 Requisitos gerais

137.103 e 137.105 [Reservado]

137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola]

137.109 Conteúdo do CAP

137.111 [Reservado]

137.113 Validade de um CAP

137.115 Atualização do CAP

137.117 Guarda do CAP

137.119 Sede administrativa e mudança de endereço

137.121 a 137.125 [Reservado]

137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido

#### SUBPARTE C – REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]

137.201 Requisitos para operação

137.203 Requisitos de manutenção

137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroagrícolas]

137.207 Requisitos para pilotos

137.209 Equipamentos de segurança de voo

137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]

137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]

#### **SUBPARTE D – ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLAS] E OPERAÇÕES AEROPLACADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

137.301 Área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola]

137.303 Operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeródromos.

#### **SUBPARTE E – [RESERVADO]**

#### **SUBPARTE F – DOCUMENTAÇÃO**

137.501 Requisitos gerais

137.503 a 137.515 [Reservado]

137.517 Registros e relatórios

137.519 [Reservado]

137.521 Diário de bordo

#### **APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 – [RESERVADO]**

#### **APÊNDICE B DO RBAC Nº 137 – DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

#### **SUBPARTE A GERAL**

##### **137.1 Aplicabilidade**

(a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica realizando ou que pretenda realizar operações aeroplacadoras. [Aeroagrícolas] – vide 4.1 deste documento

(b) [Reservado].

(c) As operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] conduzidas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas devem atender, além do disposto neste Regulamento, aos requisitos contidos no RBAC no 91 e demais normas aplicáveis.

(d) [Reservado].

(e) Operadores certificados para operar segundo o RBAC no 133 estão dispensados de cumprir a Subparte B este Regulamento quando conduzindo operação aeroplacadora [aeroagrícola] de combate a incêndio.

(f) Operadores de helicópteros conduzindo exclusivamente operações aeroplacadoras [aeroagrícola] com dispensadores externos fixos instalados na aeronave não necessitam cumprir com os requisitos do RBAC no 133.

**Nota:** A fiscalização de todas as regras, critérios e procedimentos estabelecidos nas normas do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) não é da competência da ANAC e este Regulamento não dispensa o seu cumprimento.

[g) As normativas de outros ministérios e legislações complementares deverão ser compatíveis com as normas previstas e citadas neste regulamento]. – vide 4.2 deste documento

##### **137.3 Definições e conceitos**

(a) Para os propósitos deste Regulamento são válidas as definições do RBAC no 01 e as definições abaixo:

(1) *área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola]* significa uma área destinada a ser utilizada para pouso ocasional, devendo ser de uso temporário e restrito à atividade aeroplacadora;



(2) ~~Cadastro de Aeroaplicador (CAP)~~ [Cadastro de Operador Aeroagrícola / COAP Cadastro de Operador Aeroagrícola Privado] – vide 4.3 deste documento significa um documento emitido pela ANAC que comprova que um operador foi submetido ao processo de cadastramento estabelecido pela ANAC e cumpre com os requisitos regulamentares estabelecidos para a operação pretendida;

(3) [reservado];

(4) *emergência* significa qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades da empresa aeroaplicadora por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza;

(5) a (12) [reservado];

(13) ~~operações aeroaplicadoras~~ [Aeroagrícolas] significa operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, povoamento de águas e **combate a incêndios** em campos e florestas, provocação artificial de chuvas, ~~modificação artificial de clima,~~ vide 4.4 deste documento combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;

(14) ~~operações aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] *noturnas* significa operações realizadas no período compreendido entre 30 minutos após o pôr do sol e 30 minutos antes do nascer do sol;

[15] *Operador privado* pessoas físicas ou jurídicas que realizam operações aeroagrícolas, sem remuneração, em benefício do próprio operador.] – vide 4.3 deste documento

(15) a (21) [reservado];

(22) *sede administrativa* significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e

(23) ~~segurança operacional~~ significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantêm em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento

137.5 e 137.7 [Reservado]

### 137.9 Utilização do nome comercial

(a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa.

#### 137.101 Requisitos gerais

(a) [Reservado].

(b) Um operador somente pode conduzir uma operação ~~aeroaplicadora~~ [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço ~~aéreo de aplicação~~ [aeroagrícolas], sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.

(c) [Reservado].

(d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, [conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento

(e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.

[f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação prevista em Instrução Suplementar Específica, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente cadastrado] – vide 4.7 deste documento

137.103 e 137.105 [Reservado]

#### 137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola]

(a) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] é aplicável a:

(1) empresas comerciais requerentes de um CAP;

(2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e

[3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento

(b) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ **aeroagrícola** deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica.

(c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.

#### **137.109 Conteúdo do CAP**

(a) O CAP inclui, pelo menos:

(1) o número do CAP;

(2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização específica sede administrativa do detentor do CAP;

(3) [reservado];

(4) a autoridade expedidora;

(5) [reservado];

(6) a data de efetivação do CAP;

(7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP;

(8) o nome do gestor responsável; e

(9) ~~qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.~~ – **vide item 4.9 deste documento.**

#### **137.111 [Reservado]**

#### **137.113 Validade de um CAP**

(a) ~~Um CAP emitido segundo este Regulamento continua válido enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC.~~ **[Não se aplica] – vide 4.10 deste documento**

#### **137.115 Atualização do CAP**

(a) A ANAC pode atualizar unilateralmente qualquer CAP emitido segundo este Regulamento se:

(1) for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou

(2) o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que ela não afeta a segurança das operações.

(b) Quando um detentor de CAP requerer uma atualização de seu cadastro, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da atualização proposta.

(c) Quando um detentor de CAP solicitar reconsideração de uma decisão tomada pela ANAC referente à atualização de seu CAP, a petição para reconsideração deve ser encaminhada à ANAC dentro de 30 dias após a data em que o detentor for notificado da decisão.

#### **137.117 Guarda do CAP**

(a) Cada detentor de CAP deve manter segregado, em sua sede administrativa, o CAP, devendo apresentá-lo sempre que for requerido por servidor da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.

#### **137.119 Sede administrativa e mudança de endereço**

(a) O detentor de CAP deve possuir uma sede administrativa no mesmo local anotado no seu contrato social.

(b) Caso o detentor de um CAP pretenda mudar o endereço de sua sede administrativa, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.

**[c) Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente terá sua aprovação automática, conforme cláusula 137.101.] – vide 4.11. deste documento.**

#### **137.121 a 137.125 [Reservado]**

#### **137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido**

(a) O detentor de CAP deve designar formalmente, e cadastrar, na ANAC, um gestor responsável, pessoa única e identificável na sua estrutura organizacional, que terá as seguintes prerrogativas e responsabilidades:

(1) [reservado];

(2) autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao detentor do cadastro;

(3) poder de decisão sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do detentor do CAP; e

(4) responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP.

(b) e (c) [Reservado].

(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:

(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:

(i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou

(ii) cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações; ou

(2) tenha sofrido sanção administrativa capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição administrativa requerida pela ANAC para um provedor de serviço de aviação civil.

#### SUBPARTE C

#### REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]

##### 137.201 Requisitos para operação

(a) O operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com o ~~serviço pretendido~~ [serviços aeroagrícolas] – vide 4.15 deste documento. e somente pode utilizá-lá nestas operações se:

(1) a aeronave for cadastrada ou registrada no Brasil;

(2) [reservado];

(3) existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações;

(4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados; e

(5) ~~a aeronave não transportar passageiros~~ [a aeronave não transportar passageiros, salvo se certificada para tal, sendo vedada a condução de passageiros durante operações agrícolas] – vide 4.12. deste documento

(b) Um operador somente poderá utilizar um equipamento específico em operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] se:

(1) a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto;

(2) existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado.

(3)

(c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor.

(d) Caso a aeronave seja equipada com dispositivo para alijamento do tanque como um todo, o comando de alijamento do tanque deve possuir um sistema de proteção que impeça o alijamento inadvertido.

(e) Um operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.

[f) Um operador aeroagrícola poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e produto) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.] – vide 4.13. deste documento

##### 137.203 Requisitos de manutenção

(a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBAC no 43 e 145, bem como da subparte E do RBAC no 91.

(b) O operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas e instalações adequadas.

(c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação aeroplacadora. [aeroplacadora]. [As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:

(1) a manutenção de 50 e 100 horas;

(2) atestar CVA – vide 4.23. deste documento.

[(d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando, as atividades de manutenção permitida a pilotos na Instrução Suplementar Específica.] – vide 4.24. deste documento.

#### 137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroplacadoras]

(a) O operador privado somente pode conduzir operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] sobre uma propriedade se ele for o proprietário ou o arrendatário.

#### 137.207 Requisitos para pilotos

(a) Somente podem ser designados para realizar operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] em aeronaves tripuladas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBAC Nº 61 e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC Nº 67, válido. No caso de operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] com aeronaves não tripuladas, somente podem ser designados pilotos remotos e/ou observadores que atendam aos requisitos aplicáveis à operação dessas aeronaves.

(b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroplacadora [aeroplacadora] depois de ter sido submetido a treinamento adequado [ao treinamento] – vide 4.14. deste documento para a atividade [com reciclagens]. – vide 4.14. deste documento O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, [da aeronave] – vide 4.14. deste documento e da empresa [ou operação agrícola privada]. – vide 4.14. deste documento Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.

#### 137.209 Equipamentos de segurança de voo

(a) Uma operação aeroplacadora [aeroplacadora] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;

(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;

(3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;

(4) calçados fechados;

#### 137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento

#### 137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroplacadoras]

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

[(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroplacadora ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:

(1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e

(2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

#### 137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroplacadoras]

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroplacadora] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

#### SUBPARTE D

#### ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS

#### 137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora]

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

(d) A área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora] não necessita ser cadastrada na ANAC.

- (e) A operação de uma aeronave em área de pouso para uso de ~~aeroaplicação~~ **[aeroagrícola]** somente é permitida se:
- (1) a operação for exclusiva de atividades ~~aeroaplicadoras~~ **[aeroagrícolas]**;
  - (2) o proprietário da área concordar com sua construção e utilização;
  - (3) ~~a aeronave não transportar passageiro;~~ **[Não se aplica. vide 4.18. deste documento**
  - [(3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;] vide 4.19. deste documento**
  - (4) a área a ser utilizada atender às exigências para operação, com segurança, da aeronave em seu máximo desempenho, de acordo com o respectivo manual de voo aprovado; e
  - (5) não for proibido, por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, o uso da área escolhida.
- (f) A utilização de uma área de pouso para uso de ~~aeroaplicação~~ **[aeroagrícola]** é de inteira responsabilidade do operador ~~aeroaplicador~~ **[aeroagrícola]**.
- (g) A operação ~~aeroaplicadora~~ **[aeroagrícola]** noturna em área de pouso para uso de ~~aeroaplicação~~ **[aeroagrícola]**, somente poderá ser realizada se a área for adequadamente sinalizada e iluminada para comportar tais operações.

### **137.303 Operações ~~aeroaplicadoras~~ **[aeroagrícolas]** em aeródromos**

- (a) [Reservado].
- (b) A operação ~~aeroaplicadora~~ **[aeroagrícola]** somente é permitida em aeródromos nas seguintes condições:
- (1) o proprietário ou operador do aeródromo cadastrado tenha concordado com sua utilização e garanta a infraestrutura e procedimentos operacionais adequados;
  - (2) [reservado]; e
  - (3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar. **[, salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.] – vide 4.25. deste documento.**

### **137.501 Requisitos gerais**

#### **SUBPARTE E [RESERVADO]**

#### **SUBPARTE F**

#### **DOCUMENTAÇÃO**

- (a) O operador ~~aeroaplicador~~ **[aeroagrícola]** deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações ~~aeroaplicadoras~~ **[aeroagrícolas]**:
- (1) certificado de nacionalidade e de matrícula, se aplicável;
  - (2) certificado de aeronavegabilidade, se aplicável;
  - (3) ficha de peso e balanceamento;
  - (4) certificado de Verificação de aeronavegabilidade (CVA), se aplicável;
  - (5) manual de voo aprovado ou o manual de operação da aeronave (AOM);
  - (6) e (7) [reservado];
  - (8) apólice de seguro, se exigível;
  - (9) licença de estação, se aplicável;
  - (10) diário de bordo; e
  - (11) a cópia do CAP. ~~no caso de um detentor de CAP.~~ **– vide 4.20. deste documento**
- (b) O operador deve providenciar para que a lista de verificações (*checklist*) esteja a bordo da aeronave durante as operações ~~aeroaplicadoras~~ **[aeroagrícolas]**
- [(c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.] – vide 4.21. deste documento**

### **137.503 a 137.515 [Reservado]**

### **137.517 Registros e relatórios**

- (a) O detentor de CAP deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede administrativa e disponibilizar aos servidores da ANAC, sempre que solicitado:
- (1) e (2) [reservado];
  - (3) uma lista atualizada de cada aeronave (tipo, matrícula e número de série) operada, detalhando as suas capacidades e autorizações, de forma a garantir que somente aeronaves capacitadas são designadas para as operações autorizadas; e

## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:

(i) e (ii) [reservado];

(iii) um controle da experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;

(iv) e (v) [reservado];

~~(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada.~~ [Não se aplica] – vide 4.22. deste documento e

(vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se for o caso [aplicável].

(b) O detentor de CAP deve enviar informações operacionais e de desempenho em segurança operacional conforme exigido pela ANAC.

**137.519 [Reservado]**

**137.521 Diário de bordo**

(a) Ressalvadas as disposições desta seção, o diário de bordo e seu preenchimento devem cumprir o regulamento específico.

(b) O diário de bordo deve conter as informações requeridas pelo art. 4º e incisos da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, conforme aplicáveis à operação, exceto os incisos I, V, VII e IX, as quais deverão ser substituídos pelas informações a seguir:

(1) número sequencial cronológico que identifique o registro daquela jornada ou etapa de jornada;

(2) número de pousos da jornada ou etapa de jornada, para aeronaves que utilizam controle de pousos;

(3) número de ciclos dos motores, para aeronaves que utilizam controle de ciclos;

(4) horário do último corte da jornada ou etapa de jornada, para efeito de controle da Lei do Aeronauta;

(5) total de combustível consumido por jornada ou etapa de jornada;

(6) se a aeronave for compartilhada com mais de um operador, um campo que indique o operador responsável pela jornada; e

(7) quantidade de pessoas a bordo, se a aeronave for certificada para mais de 1 (uma) pessoa.

(c) O diário de bordo deve ser construído e preenchido conforme norma suplementar específica, de forma a garantir a integridade e inviolabilidade dos dados registrados.

(1) Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.

(2) Campos não utilizados do diário de bordo e que eventualmente possam ser aproveitados para lançamentos indevidos não podem ser deixados em branco e devem ser inutilizados.

(3) Em caso de perda, corrupção ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), a ANAC deverá ser comunicada, acompanhado de evidência de que o órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), foi comunicado, e o operador deverá proceder com a reconstituição nos termos de norma suplementar específica.

(d) Quando a aeronave operar em área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola], o piloto deve registrar no diário de bordo a localidade onde se encontra tal área de pouso.

(e) a (i) [Reservado].

(j) No caso de operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas], os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.

(k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da jornada.

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 [RESERVADO]**

**APÊNDICE B DO RBAC Nº 137**

**DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

**B137.1 Disposições gerais**

(a) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas constantes no Art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução no 472, de 2018, ou em outro normativo que a substituir, adotando-se para as infrações praticadas os valores de multa previstos na Tabela 1 deste Apêndice.

**Resultado da análise:** esclarecimento.

**Análise da contribuição:**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Para esta contribuição, referir-se às análises efetuadas nas contribuições nºs 17 a 41 deste Relatório.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 17 (23055, 23056 – Parte 2/55), Item 4.1 do Anexo encaminhado****Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 137.1(a)

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica realizando ou que pretenda realizar operações aeroagrícolas.

**Justificativa:**

Alinhamento com as definições contidas no anexo à resolução ANAC Nº 659 de 02 de fevereiro de 2022. Termo Aeroagrícola ou ainda aviação agrícola é comumente usado no setor. O novo termo aeroaplicador poderá ser facilmente confundido com os novos tipos de pulverização aérea (drones), impactando o interesse nos entendimentos do novo RBAC 137 por parte da categoria.

**Impacto regulatório:** Essa alteração poderá comprometer a divulgação do setor, interpretações pelos operadores, proprietários, a mídia e a divulgação da atividade agrícola no setor, afetando diretamente os aspectos econômicos do setor, além de observar a necessidade de constar na razão social da empresa o termo aeroaplicador (como se prevê atualmente o uso de aviação agrícola ou aeroagrícola) havendo a necessidade das atualizações de diversos documentos por parte do operador.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Opta-se por acatar a sugestão de não alterar nesta emenda a nomenclatura “operação aeroagrícola” para “operação aeroaplicadora”, mantendo-se a primeira forma, visto que a mudança poderia causar impactos que poderiam extrapolar os limites do RBAC nº 137.

Neste sentido, foram alteradas todas as ocorrências de “operação aeroaplicadora” para “operação aeroagrícola” no Regulamento. Também a sigla “CAP”, que havia sido proposta, foi alterada para “CDAG” (Cadastro de Aeroagrícola).

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nºs 137, Título, 137.1(a), (c), (e), (f), Nota 1, 137.3(a)(a), (a)(2), (a)(4), (a)(13), (a)(14), (a)(22), 137.9(a), Subparte B – título, 137.101(b), (d), (e), 137.107, 137.107(a), (b), 137.109, 137.113, 137.115, 137.117, 137.119, 137.127, Subparte C – título, 137.201(a), (b), (e), 137.203(a), (b), (c), 137.205, 137.205(a), 137.207(a), (b), 137.209(a), 137.213, 137.213(a), Subparte D – título, 137.301, 137.201(a), (d), (e), (e)(1), (f), (g), 137.303, 137.303(b), 137.501(a), 137.501(b), 137.517, 137.521(d), (j), Título da Tabela 1 do Apêndice B e demais itens correspondentes na tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 18 (23055, 23056 – Parte 3/55), Item 4.2 do Anexo encaminhado****Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 137.1(g)

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

(g) As normativas de outros ministérios e legislações complementares deverão ser compatíveis com as normas previstas e citadas neste regulamento.
<b>Justificativa:</b> Este item foi sugerido ser adicionado. As normativas de outros ministérios deverão ser compatíveis com as publicadas no RBAC 137, no intuito de mitigar ações de alto risco de segurança de voo levando em conta apenas os aspectos operacionais destes órgãos.
<b>Impacto regulatório:</b> A inclusão deste item protege a cobrança de documentos que não são pertinentes as operações aeroagrícolas por outros órgãos, aumentando a carga burocrática ante liberada pela ANAC.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Não cabe à ANAC estabelecer como outros ministérios ou órgãos devem editar suas normas, ainda que se concorde que todos os normativos devem ser compatíveis e coerentes entre si.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19 (23055, 23056 – Parte 4/55), Item 4.3 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.3(a)(2) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração e inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (2) Cadastro de Operador Aeroagrícola / COAP Cadastro de Operador Aeroagrícola Privado significa um documento emitido pela ANAC que comprova que um operador foi submetido ao processo de cadastramento estabelecido pela ANAC e cumpre com os requisitos regulamentares estabelecidos para a operação pretendida; (15) Operador privado pessoas físicas ou jurídicas que realizam operações aeroagrícolas, sem remuneração, em benefício do próprio operador.	
<b>Justificativa:</b> Adicionar a nomenclatura operador privado, estabelecendo o entendimento de pessoa física ou jurídica que queira manter o uso de uma aeronave agrícola sob seu registro como operador. O controle deste cadastro poderá ser acompanhado pelo registro no RAB, todos os operadores de uma aeronave agrícola fazem o uso da aeronave no serviço de aplicação agrícola. Sendo assim, o entendimento pela categoria é muito claro que todos (tanto o operador privado, quanto a empresa de aviação agrícola) devem ter o cadastro dentro desta agência. O cadastro deverá ser obrigatório para todos os operadores, alterando os requisitos mínimo legais previstos entre o operador privado e as empresas agrícolas.	
<b>Impacto regulatório:</b> A inclusão deste item deverá ser considerado pois a aeronave agrícola é utilizada única e exclusivamente para operações de voo agrícola. Não se faz uso da aeronave agrícola para passeio (voos particulares). Portanto os critérios de segurança de voo e comprometimento dos requisitos operacionais.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Para os propósitos do RBAC nº 137, será exigido o cadastro apenas para a operação aeroagrícola remunerada ou em proveito de terceiros. Mas os operadores privados, aqueles que apenas prestam serviços para si próprios (independentemente de pessoa física ou jurídica), suas aeronaves já são cadastradas no Registro Aeronáutico Brasileiro e a ANAC entende como suficiente para este segmento.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 20 (23055, 23056 – Parte 5/55), Item 4.4 do Anexo encaminhado</b>
<b>Identificação</b>



**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<p><b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  <b>Categoria:</b> Sindicato</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.3(a)(13)  <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração</p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>          (13) operações aeroagrícolas significa operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, povoamento de águas e combate a incêndios em campos e florestas, provocação artificial de chuvas, combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;</p>	
<p><b>Justificativa:</b>          Exclusão de nomenclaturas e atribuições não aplicadas nem definas para atividade do operador aeroagrícola. Exclusão de modificação artificial de clima pois não se aplica as atividades aéreas.</p>	
<p><b>Impacto regulatório:</b> Nenhum impacto diretor.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.</p>	
<p><b>Análise da contribuição:</b>          Opta-se por acatar a sugestão de não alterar nesta emenda a nomenclatura “operação aeroagrícola” para “operação aeroaplicadora”, mantendo-se a primeira forma, visto que a mudança poderia causar impactos que poderiam extrapolar os limites do RBAC nº 137.          No entanto, foi mantido a inclusão de “modificação artificial de clima” e também a “provocação artificial de chuvas” (cuja exclusão também havia sido sugerida pela contribuição nº 11 deste Relatório), porque estas operações já são hoje reguladas pelo RBAC nº 137 e convém que continuem sendo.          Mas como essas operações, além de outras mencionadas na definição, não são operações aeroagrícolas propriamente ditas, foi inserido que “para efeitos deste regulamento [do RBAC nº 137], tais e quais operações também seriam consideradas aeroagrícolas, ou seja, não se espera que essa qualificação se estenda para fora da aplicabilidade do RBAC nº 137.          Desse modo, a definição foi alterada para:              (13) <i>operação aeroagrícola</i> significa a operação aérea que tenha por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos. Para efeitos deste Regulamento, dentre as operações aeroagrícolas incluem-se as operações de povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas, provocação artificial de chuvas, modificação artificial de clima, combate a insetos, combate a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b>          RBAC nº 137.3(a)(13).</p>	

<p><b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21 (23055, 23056 – Parte 6/55), Item 4.5 do Anexo encaminhado</b></p>	
<p><b>Identificação</b></p>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  <b>Categoria:</b> Sindicato</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.3(a)(23)  <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração</p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

(23) segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.
<b>Justificativa:</b> Alinhamento com a definição de segurança operacional mais recente contida no ICAO SMS Manual (2018).
<b>Impacto regulatório:</b> Nenhum impacto direto.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> A definição foi excluída do texto, pois a definição não está contida em outros normativos e o RBAC nº 137 não é o lugar mais apropriado para contê-la, em preferência a outros.
<b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.3(a)(23) – excluído.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 22 (23055, 23056 – Parte 7/55), Item 4.6 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.101(d) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, conforme seu tipo de cadastro e operação.	
<b>Justificativa:</b> Alteração contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 4.3.	
<b>Impacto regulatório:</b> Impacto apresentado no item 4.3.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Tendo-se em vista que a contribuição nº 19 deste Relatório não foi acatada, cabe não acatar a contribuição aqui por paralelismo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 23 (23055, 23056 – Parte 8/55), Item 4.7 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.101(f) <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação prevista em Instrução Suplementar Específica, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente cadastrado.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Justificativa:</b> Um prazo estipulado deverá ser adicionado no intuito de evitar comunicações por questionamentos de prazos e conclusões antecipadas, aumentando a carga de trabalho na resposta de ofícios já definidos anteriormente neste RBAC se aplicado. O prazo deverá estar condicionado aos prazos de levantamento de documentação solicitados aos operadores pelo órgão regulador. Este prazo já fora apresentado nesta emenda no requisito RBAC 135.115 (2) (b).
<b>Impacto regulatório:</b> A ausência de um prazo para comprimento do cadastro e análise do processo pela ANAC poderá gerar danos financeiros para a saúde da empresa e/ou operador, o qual com um prazo específico se define uma estratégia econômica pelo operador aguardando os resultados regulatórios.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> O Decreto nº 10.178, de 18 de dezembro de 2019 regulamenta as aprovações tácitas por decurso de prazo, assim como já considera o prazo de 30 dias caso a autoridade não editar ato normativo específico (vide art. 16 do Decreto). As etapas e os prazos para o cadastro deverão ser detalhados na página de serviços aéreos públicos especializados da ANAC ( <a href="https://www.gov.br/pt-br/servicos/certificar-se-para-explorar-servicos-aereos-publicos">https://www.gov.br/pt-br/servicos/certificar-se-para-explorar-servicos-aereos-publicos</a> ).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 24 (23055, 23056 – Parte 9/55), Item 4.8 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.107 <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (a) O processo de cadastramento de operador aeroagrícola é aplicável a: (1) empresas comerciais requerentes de um CAP; (2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e (3) operadores privados. (b) O processo de cadastramento de operador aeroagrícola deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica. (c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.	
<b>Justificativa:</b> Alteração contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 4.3.	
<b>Impacto regulatório:</b> Impacto apresentado no item 4.3.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Conforme a análise da contribuição nº 19 deste Relatório.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 25 (23055, 23056 – Parte 10/55), Item 4.9 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.109

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão	
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
<p>(a) O CAP inclui, pelo menos:</p> <p>(1) o número do CAP;</p> <p>(2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ, e a localização específica da sede administrativa do detentor do CAP;</p> <p>(3) [reservado];</p> <p>(4) a autoridade expedidora;</p> <p>(5) [reservado];</p> <p>(6) a data de efetivação do CAP;</p> <p>(7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP; e</p> <p>(8) o nome do gestor responsável.</p>	
<b>Justificativa:</b>	
A remoção do item 9 é devido um entendimento mais completo de qualquer outro item adicional que a ANAC julgue necessário sem ser passado para os operadores anteriormente.	
<b>Impacto regulatório:</b> Entendimento de mais itens necessários não observados anteriormente, dificultando a padronização dos documentos e processos gerados pelos operadores.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b>	
Via de regra, a ANAC só solicitará o que está na lista, exceto se a situação concreta requerer alguma outra informação, que deverá ser comunicada previamente ao operador. Ademais, o item é para o cadastramento e não para a fiscalização. Na fiscalização valerá o documento que tiver sido emitido.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 26 (23055, 23056 – Parte 11/55), Item 4.10 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG</p> <p><b>Categoria:</b> Sindicato</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.113(a) Um CAP emitido segundo este Regulamento continua válido enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC.</p> <p><b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão</p>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
Excluir o item.	
<b>Justificativa:</b>	
Por tratar-se de um “cadastro” não deve ser objeto de suspensão, cassação ou revogação.	
<b>Impacto regulatório:</b> Alinhamento com os artigos 289 e 299 do CBA.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b>	
A suspensão, cassação ou revogação do cadastro é um meio de a ANAC interromper legalmente as operações do detentor do CDAG em caso de sanções punitivas ou medidas cautelares.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 27 (23055, 23056 – Parte 12/55), Item 4.11 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.119 <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (a) O detentor de CAP deve possuir uma sede administrativa no mesmo local anotado no seu contrato social. (b) Caso o detentor de um CAP pretenda mudar o endereço de sua sede administrativa, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança. (c) Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente terá sua aprovação automática, conforme cláusula 137.101.	
<b>Justificativa:</b> Inclusão contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 4.9.	
<b>Impacto regulatório:</b> Impacto apresentado no item 4.9.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A contribuição trata apenas da inclusão do parágrafo (c). O Decreto nº 10.178, de 18 de dezembro de 2019 regulamenta as aprovações tácitas por decurso de prazo, assim como já considera o prazo de 30 dias caso a autoridade não editar ato normativo específico (vide art. 16 do Decreto). As etapas e os prazos para o cadastro deverão ser detalhados na página de serviços aéreos públicos especializados da ANAC ( <a href="https://www.gov.br/pt-br/servicos/certificar-se-para-explorar-servicos-aereos-publicos">https://www.gov.br/pt-br/servicos/certificar-se-para-explorar-servicos-aereos-publicos</a> ).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 28 (23055, 23056 – Parte 13/55), Item 4.12 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.201(a)(5) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (5) a aeronave não transportar passageiros, salvo se certificada para tal, sendo vedada a condução de passageiros durante operações agrícolas;	
<b>Justificativa:</b> Existe aeronave agrícola certificada para duas pessoas. Neste caso em traslado, a operação com um passageiro poderia ser permitida. Portanto durante operações aeroagrícolas o uso é restrito para apenas o piloto em comando.	
<b>Impacto regulatório:</b> Aeronaves previamente certificadas para duas pessoas fazem promoções sobre suas vantagens operacionais por ser certificada para duas pessoas nos deslocamentos entre as áreas. No caso de certificações futuras de novas aeronaves para 2 pessoas na aviação agrícola este requisito estaria limitando a operação das vantagens dessas aeronaves.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

**Análise da contribuição:**

Foi alterado o termo “passageiro” para “pessoa não envolvida com a operação”. A aeronave pode estar certificada para duas pessoas e uma outra pessoa envolvida com a operação poderia ser transportada, mesmo que não tivesse função a bordo. A vedação para o transporte de pessoa não envolvida apenas durante a operação aeroagrícola já se encontra no caput (137.201(a)). Também não é necessário mencionar a certificação, porque ela já está implícita em uma aeronave com o certificado de aeronavegabilidade válido, que indica o número de pessoas que pode haver a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 137.201(a)(5).

**CONTRIBUIÇÃO Nº 29 (23055, 23056 – Parte 14/55), Item 4.13 do Anexo encaminhado**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG

**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 137.201(f)

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(f) Um operador aeroagrícola poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e produto) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.

**Justificativa:**

As operações aeroagrícolas em determinadas aeronaves se tornam mais seguras as ações de reabastecimento com os motores ligados do que desligados e novamente acionados. Primeiramente está pelo fato desta operação envolver ações repetidas de tarefas trazendo a um cansaço físico maior, observa-se ainda aeronaves com uso de fontes externas de acionamento fazendo com que os ajudantes fique mais perto da hélice em funcionamento para remoção de GPU (fonte externa) do que do próprio abastecimento. Empresas regidas pelo RBAC 121 através de procedimentos específicos realizam o reabastecimento com os motores ligados. Através de um gerenciamento de risco adequado para este tipo de operação, ela poderá ser implantada na aviação agrícola diminuindo os riscos operacionais e eventuais acidentes por distração. Apresentando um treinamento específico com procedimentos operacionais aplicados para este tipo de ação a empresa poderá executar com eficiência a operação desta forma.

**Impacto regulatório:** As operações de reabastecimento das aeronaves com os motores desligados durante uma operação aeroagrícola retardam ações imediatas nas operações de combate à incêndio (operação essencial para a nação). Adiciona danos aos motores especialmente as turbinas, devido tempo de resfriamento insuficiente, acionamento inapropriado, exposição para trincas de escapamentos entre outras ações negativas que impactam a vida útil do motor, levando a uma série de reparos adicionais e custos elevados. Impactos nas ações dos pilotos no que tange a concentração e alerta. Tarefas múltiplas em solo repetidas (acionamento/corte) poupando poucos minutos disponíveis para um pequeno descanso.

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

Foi incluído o seguinte texto em 137.201(f), em lugar do proposto pelo proponente:

“(f) Um operador aeroagrícola somente poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e produto) com o motor ligado se não houver vedação no manual aprovado da aeronave e se o operador e o piloto em comando considerarem que o procedimento está dentro de um nível de risco aceitável.”

Caberá ao operador decidir o que fazer para manter o seu risco dentro de um nível para ele aceitável e a ANAC opta por não prescrever o que o operador deverá fazer para atingir este objetivo.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 137.201(f) – inclusão.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 30 (23055, 23056 – Parte 15/55), Item 4.14 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.207(b) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroagrícola depois de ter sido submetido ao treinamento para a atividade com reciclagens. O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, da aeronave e da empresa ou operação agrícola privada. Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.	
<b>Justificativa:</b> A Remoção da palavra “adequada” deverá ser removida pois não se define uma parametrização correta de resultados. O treinamento com reciclagens para exercer a atividade aeroagrícola é essencial no intuito de garantir a qualidade operacional e a segurança de voo, devendo ser observada para todos os operadores aeroagrícolas sem exceção. <b>Impacto regulatório:</b> Ausência de definições claras de treinamento estabelece uma falta de desatenção neste quesito por parte dos pilotos. A ausência de treinamento aos pilotos interferem diretamente no crescimento de incidentes/acidentes, quebra de procedimentos, aumento de seguros entre outros recursos financeiros indesejáveis.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> O texto foi alterado para dizer que “ <i>O(s) treinamento(s) deve(m) garantir que o piloto se mantenha adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local da operação, da aeronave e do operador</i> ”. Foi incluído no texto a necessidade de familiarização com a aeronave, conforme foi sugerido. E o texto também foi modificado para clarificar que a familiarização é com o local da operação. O guia trará orientações para os treinamentos iniciais e os subsequentes que mantenham o piloto adequadamente qualificado e familiarizado.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.207(b).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 31 (23055, 23056 – Parte 16/55), Item 4.15 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.201(a) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (a) O operador aeroagrícola deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com os serviços aeroagrícolas somente pode utilizá-la nestas operações se:	
<b>Justificativa:</b>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Os serviços pretendidos para o operador aeroagrícola inclui diversas aplicações como a herbicidas, inseticidas, ureia. <b>Impacto regulatório:</b> Nenhum impacto regulatório direto apenas adequação textual.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Foi incluído no texto “... compatível com as operações pretendidas...”. É presunção do RBAC nº 137 que as operações pretendidas deverão ser natureza aeroagrícola, conforme a definição constante em 137.3(a)(13)
<b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.201(a).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 32 (23055, 23056 – Parte 17/55), Item 4.16 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.211(b) <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.	
<b>Justificativa:</b> A operação deverá ser concedida para pouso em aeródromos e pistas eventuais próximas de cidades. Desde a implantação da autorização para conversão das aeronaves a etanol não foi observado ocorrências anormais pelo CENIPA com o uso dessas aeronaves.	
<b>Impacto regulatório:</b> Atualmente restrições operacionais são alocadas as aeronaves convertidas para etanol em sobrevoar áreas densamente povoadas. Essa restrição impacta diretamente nas operações da maioria dos operadores aeroagrícolas. Diversas pistas e áreas de pouso eventual são próximas de cidades.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Primeiramente, a operação de aeronaves de categoria restrita sobre áreas densamente povoadas é vedada pelo parágrafo 91.313(e)(1), assim como a própria IS que trata da conversão para etanol também restringe a operação sobre área densamente povoada. No entanto, o parágrafo 91.313(e)(1) admite que o operador solicite à ANAC uma autorização para operar sobre área densamente povoada, cuja decisão dependerá de análise técnica. Mas entendemos que criar uma abertura em regra geral, aplicável a qualquer aeronave de categoria restrita em quaisquer locais, para sobrevoarem áreas densamente povoadas, pode afetar bastante o risco à segurança de terceiros.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 33 (23055, 23056 – Parte 18/55), Item 4.17 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.213(b) <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão



**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Contribuição</b>
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  (b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:                  (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e                  (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.</p>
<p><b>Justificativa:</b>                  A inclusão das definições meteorológicas previstas para operação agrícola garantem os requisitos mínimos meteorológicos para as operações aeroagrícolas.  <b>Impacto regulatório:</b> A ausência dos requisitos mínimos meteorológicos impacta diretamente as operações aeroagrícolas no caso de mudanças no RBAC 91, bem como os requisitos mínimos aprovados garantidos no atual RBAC 137 emenda 04.</p>
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.</p>
<p><b>Análise da contribuição:</b>                  A ANAC entende que tal requisito seria de competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, conforme pode ser evidenciado nos autos do processo. O referido órgão foi informado da intenção da ANAC em revogar tal requisito e caberá a ele decidir se irá incorporá-lo ou não em suas normas, assim como caberá a ele definir se os limites estão adequados ou se devem ser alterados.</p> <p>Como medida transitória, o requisito foi mantido, com vigência somente até 30/06/2024, como art. 3º da Resolução nº 710. Após esse prazo, o operador deverá seguir os critérios publicados pelo DECEA.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 34 (23055, 23056 – Parte 19/55), Item 4.18 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  <b>Categoria:</b> Sindicato</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.301(e)(3) a aeronave não transportar passageiro;  <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Excluir o item.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 4.12.</p>	
<p><b>Impacto regulatório:</b> Impacto apresentado no item 4.12.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.</p>	
<p><b>Análise da contribuição:</b>                  O item foi excluído, ainda que não conforme a justificativa do proponente. O entendimento é de que a operação aeroagrícola embarca as operações correlatas (ex.: traslado). Se a operação não é aeroagrícola, ela é enquadrada no RBAC nº 91.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  RBAC nº 137.301(e)(3).</p>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 35 (23055, 23056 – Parte 20/55), Item 4.19 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.301(e)(3) <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;	
<b>Justificativa:</b> Algumas ações de prevenções alocadas (bloqueio permanente dos carregadores) pelos operadores aeroagrícolas são bloqueadas pelos proprietários por serem os responsáveis pelas áreas. Ocorrências são relatadas por invasões e ausência de sinalizações por falta de normativas regulatórias que norteiam as responsabilidades dos proprietários da área. <b>Impacto regulatório:</b> A responsabilidade da operação já está definida que é inteiramente do operador aeroagrícola. Diversos são os impactos por ausência de sinalizações e bloqueios nas pistas de área responsáveis pelos proprietários.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Caberá ao operador gerenciar o risco de suas operações e haverá a orientação do guia de boas práticas, de modo que o operador é que deverá avaliar a necessidade de sinalizações e bloqueios, e a ANAC, neste momento, entende que não há necessidade de prescrever. O operador é o responsável pela operação segura e, caso ele entenda pela necessidade de sinalizações e bloqueios, e o proprietário da área se recusar a instalá-los ou a autorizar sua instalação, o operador pode também recusar-se a operar, por considerar o seu risco inaceitável.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 36 (23055, 23056 – Parte 21/55), Item 4.20 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.501(a)(11) <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (11) a cópia do CAP.	
<b>Justificativa:</b> Exclusão contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 4.3.	
<b>Impacto regulatório:</b> Impacto apresentado no item 4.3.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A contribuição foi acatada, ainda que não em razão da justificativa do proponente. Como o cadastro estará em sistema da ANAC, a ANAC terá acesso ao cadastro em virtude desse mesmo sistema. É importante ter acesso ao CDAG na sede administrativa (vide parágrafo 137.117(a)), mas não é imprescindível que ele esteja no local da operação.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

RBAC nº 137.501(a)(11) – excluído.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 37 (23055, 23056 – Parte 22/55), Item 4.21 do Anexo encaminhado**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 137.501(c)  
**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.

**Justificativa:**

Alinhamento com o previsto na IS 00-009, nas orientações aos operadores aéreos nacionais para as inspeções de rampa no território brasileiro.

**Impacto regulatório:** Facilidades no controle de validade dos documentos apresentados.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Não há vedação no regulamento de documentação na forma digital.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 38 (23055, 23056 – Parte 23/55), Item 4.22 do Anexo encaminhado**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 137.517(a)(4)(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada; e  
**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Excluir o item.

**Justificativa:**

Sobreposição de informação visto que as informações constantes em diário de bordo já permitem determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada de trabalho.

**Impacto regulatório:** Aumento da carga de trabalho nos controles e processos interno da empresa, uma vez que o procedimento já é explícito no diário de bordo.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O diário de bordo apenas registra os voos da aeronave específica, mas o piloto pode, em tese, operar mais de uma aeronave. Neste caso, é necessário um controle específico para o piloto. No entanto, o requisito não especifica o seu método de cumprimento. Se o operador, por exemplo, declarar que o piloto só opera uma aeronave, ou declarar todas as aeronaves

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

que ele opera, e que todos os dados daquele piloto se encontrarão em tal ou tais diários de bordo, seria possível, em tese, atender ao requisito. No entanto, o detalhamento do método de cumprimento é matéria para instrução suplementar.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 39 (23055, 23056 – Parte 24/55), Item 4.23 do Anexo encaminhado**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 137.203(c)  
**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação aeroagrícola. As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:

- (1) a manutenção de 50 e 100 horas;
- (2) atestar CVA;

**Justificativa:**

A utilização de um mecânico para tarefas no local de operação já estão atribuídas no RBAC 137 emenda 04, porém não se define quais são as tarefas previstas aprovadas para um mecânico.

**Impacto regulatório:** Entendimento vago dos serviços e atribuições definidas por um mecânico no local de operação. Erro de tarefa e serviços devido aplicabilidades autorizadas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O RBAC nº 43 e a IS nº 91-403-001 determinam as prerrogativas do mecânico de manutenção aeronáutica. O requisito do RBAC nº 137 apenas estabelece que ele pode fazer a manutenção no local da operação aeroagrícola e não é objetivo estabelecer limitações ou prerrogativas adicionais no RBAC nº 137.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 40 (23055, 23056 – Parte 25/55), Item 4.24 do Anexo encaminhado**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 137.203(d)  
**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando, as atividades de manutenção permitida a pilotos na Instrução Suplementar Específica.

**Justificativa:**

Já existe a liberação de fabricantes em reparos básicos de manutenção aplicáveis aos pilotos apenas no local de operação.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Impacto regulatório:</b> Redução de tempo improdutivo da aeronave. Melhoria nos prazos de entrega de serviço e deslocamento de mecânicos e/ou aeronaves conforme necessidade adequada.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> As prerrogativas de manutenção do piloto já estão previstas no RBAC nº 43 e na IS nº 43-012 e não é escopo da presente emenda rediscuti-las.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 41 (23055, 23056 – Parte 26/55), Item 4.25 do Anexo encaminhado</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 137.303(b)(3) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.	
<b>Justificativa:</b> Alguns aeródromos estão passando por descadastramento, devido falta de cumprimento de alguns requisitos específicos para aquela categoria, porém apresenta condições aeronavegáveis e favoráveis para as operações de pouso e decolagem das aeronaves agrícolas, sendo na maioria das vezes um local melhor que uma área de pouso eventual criada. Com a autorização do proprietário da área, mesmo em fase de descadastramento essa área deve continuar sendo de uso para a aviação agrícola. <b>Impacto regulatório:</b> Alocação de recursos e criação de uma área de pouso eventual desnecessária uma vez que o aeródromo cadastrado deixou de ser registrado na ANAC conforme NOTAM. Através de um Gerenciamento de Risco se a empresa identificar a segurança nas operações neste aeródromo descadastrado o mesmo deverá ser utilizado.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Se a área não é cadastrada, ainda assim ela poderia ser utilizada como área de pouso para uso aeroagrícola e seguindo os critérios da seção 137.301.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 42 (23055, 23056 – Parte 27/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.9(a) <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão ou Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<p>Também reduzir o valor das multas em 80%. Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.</p>
<p><b>Justificativa:</b> A “utilização de nome comercial” equivocada, principalmente na primeira constatação, não representa prejuízo à segurança de voo. Por conta disso, mero erro no uso de nome comercial não pode ser penalizado com multas, muito menos em valores tão expressivos, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006. Ainda não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i>, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.9(a). <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, o setor aeroagrícola não entende justificada a aplicação de penalidade pecuniária para um erro de utilização de nome comercial, quando há outras medidas administrativas mais adequadas, dentro de uma regulação responsiva.</p>
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.</p>
<p><b>Análise da contribuição:</b> O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso. O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente. Quanto ao valor da sanção, como ela será aplicada por fiscalização, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889). O uso do nome comercial errado não cria riscos imediatos à segurança, mas induz ao erro o tomador dos serviços, que pode acreditar estar contratando uma empresa quando, na realidade, está contratando outra. O requisito não obrigará o operador a utilizar um nome comercial, mas desde que este decida utilizar, ele deve ser fidedigno. Foi acatada, contudo, a sugestão de substituição de “cada constatação” para “cada fiscalização”.</p>
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> Linha referente ao item 137.9(a) da tabela de dosimetria.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 43 (23055, 23056 – Parte 28/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.101(b) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018. Também reduzir o valor das multas em 80%. Ainda não deve ser multa “por cada dia de operação”, e sim “por fiscalização”.</p>	
<b>Justificativa:</b>	

### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Se o CNPJ estiver regular, a União tem ciência da sede da empresa e do seu administrador (gestor). Assim, nos termos do art. 2º, do Decreto da Desburocratização (Decreto nº 9.094/2017), não cabe outro órgão federal exigir a mesma informação que já está disponível para o Poder Público, o que justifica a alteração da dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006. Ainda não há previsão legal de multa “por cada dia de operação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.101(b). A multa “por dia” poderia chegar a um efeito confiscatório, considerando o montante que alcançaria, o que também é vedado pelo ordenamento, ainda mais para empresas de pequeno porte, como a maioria das empresas de aviação agrícola.

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, o setor aeroagrícola não entende justificada a aplicação de penalidade pecuniária para um erro de cadastro, ainda mais se o CNPJ da empresa estiver regular e as demais regras da aviação estiverem em dia.

Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

#### **Análise da contribuição:**

O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso.

O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente.

Independentemente de a empresa já possuir um CNPJ, ela deve possuir também um CDAG para operar, que é a sinalização da ANAC de que a empresa está pronta para operar dentro dos critérios aceitáveis de segurança. Desse modo, o CDAG não é um simples documento burocrático e a infração se aplica.

Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O valor da multa foi estipulado para “cada dia de operação”. Quanto ao valor, caso a infração ocorra por vários dias, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório, como sugerido.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

### **CONTRIBUIÇÃO Nº 44 (23055, 23056 – Parte 29/55), Dosimetria**

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.117(a)

**Tipo de contribuição:** Alteração

#### **Contribuição**

##### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Também reduzir o valor das multas em 80%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

##### **Justificativa:**

### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

A ANAC deve ter seu controle próprio de cada CAP, com uma relação de cadastros emitidos. Logo, aplicar multa se não houver a apresentação do CAP fere, diretamente, o art. 2º, do Decreto da Desburocratização (Decreto nº 9.094/2017), que desobriga a apresentação de informação ou documento que já está disponível para o Poder Público Federal, o que justifica a alteração da dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006.

Ainda não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.117(a).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, o setor aeroagrícola não entende justificada a aplicação de penalidade pecuniária para um erro de apresentação de cadastro, ainda mais se o CAP estiver regular e as demais regras da aviação estiverem em dia.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

#### **Análise da contribuição:**

O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso.

O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente.

O CAP (alterado para CDAG) deverá estar presente na sede administrativa do seu detentor, mesmo que em formato digital. Ainda que a ANAC possua em seus sistemas o CDAG, o operador está sujeito também a fiscalizações de outros órgãos federais, estaduais e municipais, e a falta do documento (ou do acesso ao documento) na sede administrativa pode causar atrasos e transtornos na fiscalização. E pior ainda seria se a autoridade (que não necessariamente será a ANAC) requeresse a apresentação do CDAG e o operador se recusasse a apresentá-lo, o que caracterizaria a desobediência.

Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

#### **Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.117(a) da tabela de dosimetria.

### **CONTRIBUIÇÃO Nº 45 (23055, 23056 – Parte 30/55), Dosimetria**

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG

**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.119

**Tipo de contribuição:** Exclusão ou Alteração

#### **Contribuição**

#### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Também reduzir o valor das multas em 80%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

#### **Justificativa:**



### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Se o CNPJ estiver regular, a União tem ciência da sede da empresa e do seu administrador (gestor). Assim, nos termos do art. 2º, do Decreto da Desburocratização (Decreto nº 9.094/2017), não cabe outro órgão federal exigir a mesma informação que já está disponível para o Poder Público, o que justifica a alteração da dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006. Ainda não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.119.

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, o setor aeroagrícola não entende justificada a aplicação de penalidade pecuniária para um erro de cadastro, ainda mais se o CNPJ da empresa estiver regular e as demais regras da aviação estiverem em dia.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

#### **Análise da contribuição:**

O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso.

O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente.

O local da sede administrativa é importante estar atualizado junto à ANAC, pois isso viabiliza o contato com o operador e eventuais ações necessárias de vistorias, as quais nem sempre o operador será avisado previamente, de modo que é absolutamente necessário que o endereço da sede administrativa registrado no CDAG seja o endereço real onde a sede administrativa está instalada.

Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

#### **Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.119 da tabela de dosimetria.

### **CONTRIBUIÇÃO Nº 46 (23055, 23056 – Parte 31/55), Dosimetria**

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG

**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.127

**Tipo de contribuição:** Exclusão ou Alteração

#### **Contribuição**

#### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Também reduzir o valor das multas em 80%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

#### **Justificativa:**

Se o CNPJ estiver regular, a União tem ciência do administrador (gestor) da empresa, assim como da sede administrativa. Assim, nos termos do art. 2º, do Decreto da Desburocratização (Decreto nº 9.094/2017), não cabe outro órgão federal exigir a mesma informação que já está disponível para o Poder Público, o que justifica a alteração da

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006.

Ainda não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.127.

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, o setor aeroagrícola não entende justificada a aplicação de penalidade pecuniária para um erro de cadastro, ainda mais se o CNPJ da empresa estiver regular e as demais regras da aviação estiverem em dia.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso.

O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente.

O nome do gestor responsável deve estar cadastrado na ANAC e deve estar atualizado, pois é ele que se responsabilizará pela operação e é a ele que a ANAC entrega o CDAG. Se o gestor responsável muda e a ANAC não é comunicada, por meio da atualização do CDAG, a operação ocorre em ilegalidade e sem um responsável legal válido. Por isso a sanção se aplica.

Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.127 da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 47 (23055, 23056 – Parte 32/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.201(a)(1)  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Reduzir o valor das multas em 50%.

Ainda não deve ser multa “por cada dia de operação”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

Não há previsão legal de multa “por cada dia de operação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.201(a)(1). A multa “por dia” poderia chegar a um efeito confiscatório, considerando o montante que alcançaria, o que também é vedado pelo ordenamento jurídico, ainda mais para empresas de pequeno porte, como a maioria das empresas de aviação agrícola.

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O valor da multa foi estipulado para “cada dia de operação”. Quanto ao valor, caso a infração ocorra por vários dias, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório, como sugerido.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 48 (23055, 23056 – Parte 33/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG

**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.201(a), 137.201(a)(3)

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Reduzir o valor das multas em 50%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.201(a)(3).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.201(a) e 137.201(a)(3) da tabela de dosimetria.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 49 (23055, 23056 – Parte 34/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.201(a)(4) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.	
<b>Justificativa:</b> Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i> , a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.201(a)(3). <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889). O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório. O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório. Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário. <b>Itens alterados na proposta:</b> Linha referente ao item 137.201(a)(4) da tabela de dosimetria.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 50 (23055, 23056 – Parte 35/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.201(a)(5), 137.301(e)(3) <b>Tipo de contribuição:</b> Informação
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Nada a propor.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Justificativa:</b> Não preenchido.
<b>Resultado da análise:</b> não há contribuição a ser analisada.
<b>Análise da contribuição:</b> Não há contribuição a ser analisada. O termo “constatação”, contudo, no item, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 51 (23055, 23056 – Parte 36/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.201(b) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.	
<b>Justificativa:</b> Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i> , a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.201(b). <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889). O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório. O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório. Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário. <b>Itens alterados na proposta:</b> Linha referente ao item 137.201(b) da tabela de dosimetria.	

**CONTRIBUIÇÃO Nº 52 (23055, 23056 – Parte 37/55), Dosimetria**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) N° 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.201(c) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.	
<b>Justificativa:</b> Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i> , a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.201(c). <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889). O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório. O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório. Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário. <b>Itens alterados na proposta:</b> Linha referente ao item 137.201(c) da tabela de dosimetria.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 53 (23055, 23056 – Parte 38/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) N° 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.201(d) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.	
<b>Justificativa:</b>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.201(d).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.201(d) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 54 (23055, 23056 – Parte 39/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.201(e)

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Reduzir o valor das multas em 50%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.201(e).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.201(e) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 55 (23055, 23056 – Parte 40/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG

**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.203(c)

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Reduzir o valor das multas em 50%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.203(c).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.203(c) da tabela de dosimetria.



**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 56 (23055, 23056 – Parte 41/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.205(a) <b>Tipo de contribuição:</b> Informação
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Nada a propor.	
<b>Justificativa:</b> Não preenchido.	
<b>Resultado da análise:</b> não há contribuição a ser analisada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Não há contribuição a ser analisada.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 57 (23055, 23056 – Parte 42/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.207(a) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “por cada dia de operação”, e sim “por fiscalização”.	
<b>Justificativa:</b> Não há previsão legal de multa “por cada dia de operação”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i> , a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.207(a). A multa “por dia” poderia chegar a um efeito confiscatório, considerando o montante que alcançaria, o que também é vedado pelo ordenamento jurídico, ainda mais para empresas de pequeno porte, como a maioria das empresas de aviação agrícola. <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

O valor da multa foi estipulado para “cada dia de operação”. Quanto ao valor, caso haja vários dias de operação, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório, como sugerido.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 58 (23055, 23056 – Parte 43/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.207(b)  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Reduzir o valor das multas em 50%.  
Ainda não deve ser multa “por cada dia de operação”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

Não há previsão legal de multa “por cada dia de operação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.207(b). A multa “por dia” poderia chegar a um efeito confiscatório, considerando o montante que alcançaria, o que também é vedado pelo ordenamento jurídico, ainda mais para empresas de pequeno porte, como a maioria das empresas de aviação agrícola.

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a multa for em valor expressivo, poderá até empurrar a operação para a informalidade. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O valor da multa foi estipulado para “cada dia de operação”. Quanto ao valor, caso haja vários dias de operação, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório, como sugerido.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 59 (23055, 23056 – Parte 44/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.209(a)

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Tipo de contribuição:</b> Alteração	
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”. Sem suspensão da habilitação, pois é questão de organização da empresa e do operador.	
<b>Justificativa:</b> Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i> , a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.209(a). Trata-se de infração decorrente da organização do operador ou da empresa, não justificando a penalidade de suspensão da habilitação do piloto. Cabe garantir o direito de trabalho do tripulante. <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889). O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório. O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório. Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário. O piloto é parte integrante da segurança operacional e tanto o operador deve fornecer os EPIs, quanto os pilotos devem se obrigar a usar. Se a sanção não incidir sobre o piloto, pode ocorrer casos em que o operador fornece o EPI e o piloto não usa, pela ausência de risco de sanção. E caso o operador não fornecer o EPI, o piloto também deve se recusar a operar a aeronave até que os EPIs sejam fornecidos. <b>Itens alterados na proposta:</b> Linha referente ao item 137.209(a) da tabela de dosimetria.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 60 (23055, 23056 – Parte 45/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.211(a) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<p>Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”. Sem suspensão da habilitação, pois é questão de organização da empresa e do operador.</p>
<p><b>Justificativa:</b> Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i>, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.211(a). Trata-se de infração decorrente da organização do operador ou da empresa, não justificando a penalidade de suspensão da habilitação do piloto. Cabe garantir o direito de trabalho do tripulante. <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.</p>
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.</p>
<p><b>Análise da contribuição:</b> Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889). O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório. O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório. Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário. O piloto é parte integrante da segurança operacional e tanto o operador não pode determinar o piloto a descumprir uma regra como o piloto deve se abster de operar em desconformidade com as regras vigentes. <b>Itens alterados na proposta:</b> Linha referente ao item 137.211(a) da tabela de dosimetria.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 61 (23055, 23056 – Parte 46/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.213(a) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.</p>	
<b>Justificativa:</b>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.213(a).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

O piloto é parte integrante da segurança operacional e tanto o operador não pode determinar o piloto a descumprir uma regra como o piloto deve se abster de operar em desconformidade com as regras vigentes.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.213(a) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 62 (23055, 23056 – Parte 47/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.301(e)(1), (e)(2), (e)(4) e (e)(5)

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Reduzir o valor das multas em 50%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.301(e).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente aos itens 137.301(e)(1), (e)(2), (e)(4) e (e)(5) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 63 (23055, 23056 – Parte 48/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.301(g)

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Reduzir o valor das multas em 50%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.301(g).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.301(g) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 64 (23055, 23056 – Parte 49/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.303(b)  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Reduzir o valor das multas em 50%.

Ainda não deve ser multa “para cada constatação”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

Não há previsão legal de multa “para cada constatação”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.303(b).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Quanto ao valor da sanção, a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.303(b) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 65 (23055, 23056 – Parte 50/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.501(a) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018. Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “por constatação, para cada aeronave”, e sim “por fiscalização”.	
<b>Justificativa:</b> A ANAC deve ter seu controle próprio de cada CAP, com uma relação de cadastros emitidos. Logo, aplicar multa se não houver a apresentação de documentos e informações que a ANAC já tem conhecimento ou acesso por outros cadastros, fere o art. 2º, do Decreto da Desburocratização (Decreto nº 9.094/2017), que desobriga a apresentação de informação ou documento que já está disponível para o Poder Público Federal, o que justifica a alteração da dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006. Deve ao menos haver um prazo para a apresentação da documentação requerida. Não há previsão legal de multa “por constatação, para cada aeronave”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i> , a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.501(a). <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso. O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente. O prazo para a apresentação dos documentos não se aplica, porque eles devem estar presentes no local da operação. A exigência do CAP (alterado para CDAG) estar no local da operação foi excluída, em razão do acatamento da contribuição nº 36 deste Relatório. Os demais itens devem estar presentes no local da operação por serem concernentes à aeronave que o operador opera, além de alguns deles poderem ser de uso do piloto. Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889). O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório. O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência, por aeronave”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório. Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário. <b>Itens alterados na proposta:</b> Linha referente ao item 137.501(a) da tabela de dosimetria.	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 66 (23055, 23056 – Parte 51/55), Dosimetria</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Dosimetria, 137.501(b) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018. Reduzir o valor das multas em 50%. Ainda não deve ser multa “por constatação, para cada aeronave”, e sim “por fiscalização”.	
<b>Justificativa:</b> O fato da lista de verificações (checklist) não estar a bordo não constitui, por si só, medida que prejudica a segurança operacional, sendo típica situação para advertência ou aviso de condição irregular, o que justifica a alteração da dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006. Deve ao menos haver um prazo para a apresentação da documentação requerida e não aplicação imediata de uma multa de valor de R\$ 6.400,00. Não há previsão legal de multa “por constatação, para cada aeronave”, mas, para não ocorrer <i>bis in idem</i> , a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.501(b). <b>Impacto regulatório:</b> Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso. O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente. O prazo para a apresentação do documento não se aplica, porque ele deve estar presente para uso do piloto na aeronave. A ANAC entende que a falta da lista de verificações a bordo da aeronave cria risco muito alto à segurança operacional, pois indica que o piloto está fazendo as verificações de pré-voo de memória, o que pode levá-lo a esquecer algo importante que poderia levá-lo a um acidente. Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889). O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório. O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência, por aeronave”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.501(b) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO N° 67 (23055, 23056 – Parte 52/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) N° 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.517(a)  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Ainda não deve ser multa “por constatação, para cada aeronave”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

O fato de faltar, eventualmente, algum registro ou relatório não constitui, por si só, medida que prejudica a segurança operacional, sendo típica situação para advertência ou aviso de condição irregular, o que justifica a alteração da dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006.

Deve ao menos haver um prazo para a apresentação da documentação requerida e não aplicação imediata de multa.

Não há previsão legal de multa “por constatação, para cada aeronave”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.517(a).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso.

O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente.

O prazo para a apresentação do documento será definido pela ANAC quando ela solicitar a documentação e será um prazo razoável para o operador providenciar, não cabendo prescrever no RBAC.

A ANAC entende que a falta do registro ou a recusa do operador em apresentá-lo sinaliza que houve descumprimento de requisito e deve ser sancionado.

Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência, por aeronave”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**

Linha referente ao item 137.517(a) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 68 (23055, 23056 – Parte 53/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG

**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.517(b)

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Ainda não deve ser multa “por constatação, para cada aeronave”, e sim “por fiscalização”.

**Justificativa:**

O fato de faltar, eventualmente, alguma informação operacional ou de desempenho não constitui, por si só, medida que prejudica a segurança operacional, sendo típica situação para advertência ou aviso de condição irregular, o que justifica a alteração da dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006.

Deve ao menos haver um prazo para a apresentação da documentação requerida e não aplicação imediata de multa.

Não há previsão legal de multa “por constatação, para cada aeronave”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.517(b).

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso.

O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente.

O prazo para a apresentação do documento será definido pela ANAC em instrução suplementar ou quando ela solicitar a documentação, e será um prazo razoável para o operador providenciar, não cabendo prescrever no RBAC.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

A ANAC entende que a falta das informações ou a recusa do operador em apresentá-las sinaliza que houve descumprimento de requisito e deve ser sancionado. Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889).

O termo “constatação”, contudo, foi alterado para “ocorrência”, com o fim de evitar a interpretação de que mais de uma constatação para uma mesma ocorrência geraria mais de um processo administrativo sancionatório.

O valor da multa foi estipulado para “cada ocorrência, por aeronave”. Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**Itens alterados na proposta:**  
Linha referente ao item 137.517(b) da tabela de dosimetria.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 69 (23055, 23056 – Parte 54/55), Dosimetria**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Dosimetria, 137.521

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar dosimetria, aplicando, primeiramente, advertência, conforme art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005, ou Aviso de Condição Irregular - ACI e Solicitação de Reparação de Condição Irregular – SRCI, de acordo com os artigos 6º, 7º e 8º, da Resolução ANAC nº 472/2018, ou no máximo TERMO DE CESSAÇÃO DE CONDUTA – TCC, segundo o art. 61 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Ainda não deve ser multa “compatível com o campo”, e sim “por fiscalização”.

Multa fixada, no máximo, por página do diário de bordo, não com o campo.

**Justificativa:**

O fato de faltar, eventualmente, alguma informação no DB não constitui, por si só, medida que prejudica a segurança operacional, sendo típica situação para advertência ou aviso de condição irregular, o que justifica a alteração da dosimetria, ainda mais para as empresas de aviação agrícola, que são em sua maioria empresas de pequeno porte, com direito à fiscalização orientadora, nos termos do art. 55, da Lei Complementar 123/2006.

Não há previsão legal de multa “compatível com o campo”, mas, para não ocorrer *bis in idem*, a penalidade deve ser por fiscalização, considerando que a infração é uma só, isto é, infração ao 137.521.

**Impacto regulatório:** Do ponto de vista da análise do impacto regulatório, não será a penalidade pecuniária que impedirá este tipo de infração. Se a situação estiver colocando em risco a segurança, pode a ANAC aplicar outras penalidades, como suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, medidas muito mais eficazes que multas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O art. 8º, inciso LI, da Lei nº 11.182/2005 trata de advertência, multa, suspensão e cassação, de modo que a previsão de multa não é incompatível com o referido inciso.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

O compêndio de elementos de fiscalização (CEF) é que tratará se a primeira abordagem na infração será preventiva ou sancionatória e não é objeto do RBAC nº 137. O CEF é aprovado pela superintendência da área competente.

A ANAC entende que a falta ou erro de preenchimento das informações no diário de bordo sinaliza que houve descumprimento de requisito e deve ser sancionado, a depender do que for apurado.

Quanto ao valor da sanção a ANAC entende que o valor não é desproporcional e está adequado, conforme o racional utilizado e mencionado no final da tabela comparativa (doc SEI nº 7532889), que refere ao processo de revisão da Resolução nº 457/2017, de nº 00058.016310/2020-32, que já inclui uma tabela de dosimetria.

Quanto ao valor, caso haja várias ocorrências, a infração pode ser enquadrada como infração continuada, nos termos dos arts. 37-A e 37-B da Resolução nº 472/2018, donde que o valor final da multa não chegará a ter um efeito confiscatório.

Em muitos casos, a aplicação de multa costuma causar menos prejuízos financeiros ao operador do que suspensão de autorização ou detenção, interdição ou apreensão de aeronave, que interrompe os negócios do operador. Assim, a ANAC entende que a aplicação da multa no caso concreto é a medida mais adequada, o que não impedirá também a aplicação das outras medidas mais gravosas, caso necessário.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 70 (23055, 23056 – Parte 55/55)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA – SINDAG  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Geral  
**Tipo de contribuição:** Informação

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A  
DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC  
Ref. Consulta Pública nº 12/2022 - Projeto de alteração do RBAC 137  
O SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola, como representante nacional das empresas de aviação agrícola, dentro do seu espírito democrático e de defesa da categoria, vem respeitosamente, perante Vossas Senhorias, dizer e requerer ALTERAÇÕES que entende oportunas para o novo RBAC 137, conforme documento anexo.

O SINDAG apresenta então sugestões e reivindicações de alteração no RBAC 137, conforme documento anexo.

Contando com a abertura para o diálogo e o respeito ao Estado Democrático de Direito, desde já, agradecemos a atenção desta Agência e seus integrantes.

Cordialmente

SINDAG

Ricardo Vollbrecht

OAB/RS 39.143

OAB/SP 163.830-A

**Justificativa:**

O SINDAG parabeniza a ANAC pelo trabalho, que desburocratiza o setor, tornando o regulamento mais próximo da realidade das empresas, sem prejuízo à segurança operacional. Não obstante a excelência do trabalho, o SINDAG entende oportuno fazer algumas sugestões de alteração, que estão no arquivo anexo, procurando trazer a visão dos operadores. Nesse ponto, é importante destacar a necessidade que o setor sente na continuidade do uso da expressão "aeroagrícola", por conta da legislação federal e da segurança jurídica, por conta da identidade dos operadores, considerando ainda que, até onde se sabe, somente empresas que atuam no setor agrícola desenvolvem este serviço aéreo.

## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Também pede-se atenção especial para as sanções e dosimetria das penas, tendo em conta que 66% das empresas de aviação agrícola são optantes do SIMPLES NACIONAL, ou seja, EMPRESAS DE PEQUENO PORTE, que tem direito à tratamento diferenciado, conforme preconiza a Constituição Federal. Mais que isso, tem direito à fiscalização orientadora, de acordo com o Estatuto da Pequena Empresa, a Lei Complementar nº 123/2006. Contudo, este ponto carece de maior consideração, principalmente na fixação de penalidades.

### **Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

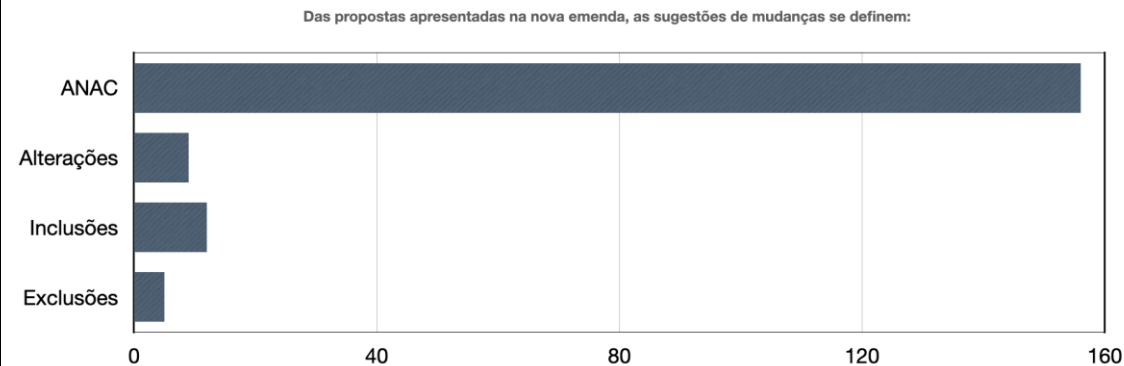
#### **6. Análises dos resultados**

Da Proposta apresentada pela ANAC na emenda 05, grandes mudanças foram apresentadas em comparação com a atual emenda 04. Essa nova emenda compõe por 156 itens e subitens, as manifestações sugestivas da categoria se definem em:

**8 Alterações;**

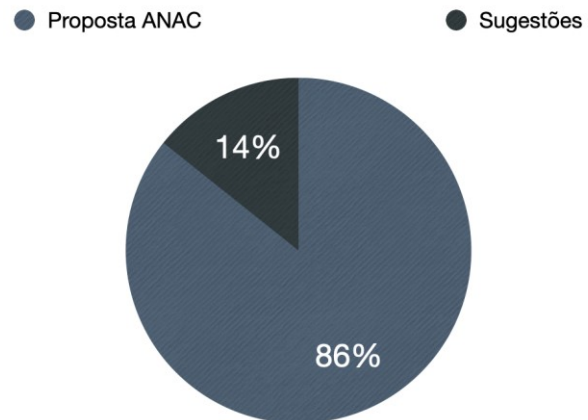
**12 Inclusões;**

**5 Exclusões.**

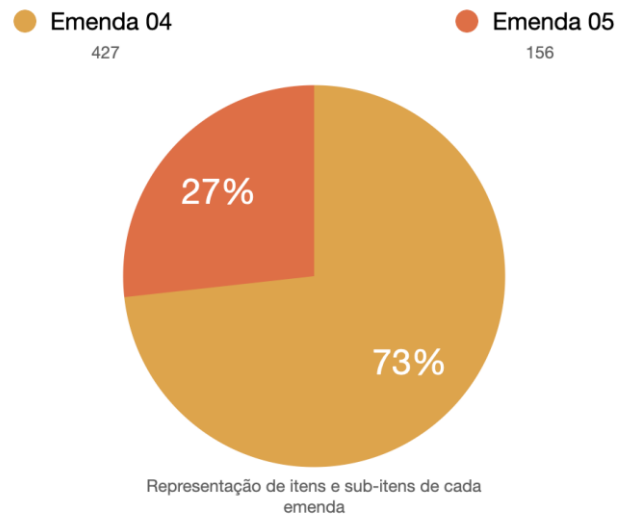


**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**  
Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplicadoras”

No caso de 100% de aceite nos pleitos explanados a categoria sugere mudanças na seguintes proporções:



A evolução abaixo apresenta as mudanças propostas pela ANAC no RBAC 137 emenda 04 para a nova emenda 05.



**Resultado da análise:** a contribuição foi anotada.

**Análise da contribuição:**

Não há contribuição à proposta a ser analisada.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 71 (22928, 22929, 22932, 22960)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Aperfeiçoar a definição de área de pouso para uso de aeroplacação (APUA)	
<b>Justificativa:</b> O termo "temporário" é vago e coloca algumas empresas já estabelecidas em situação irregular. 1. Qual é o critério para definir uma atividade como temporária? Por exemplo, na citricultura, um pomar pode ser explorado comercialmente por 10 ou 20 anos. Uma APUA pode ser considerada operacional por esse período? 2. Das 297 empresas ativas hoje, 85 possuem bases de operações situadas em APUA's (29%). Algumas com com hangar, pista asfaltada em alguns casos, pátio de descontaminação concretado, escritórios etc.- em uma pista que, por definição é “ocasional” e “temporária”. Há uma diretriz emitida pelo GOAG (DGOAG-0009 aprovada pela Port. 2266 de 25/08/16) que permite essa situação, dando fim a um tema polêmico entre os servidores que atuavam na área. Minha sugestão é que aquela diretriz poderia ser incorporada ao novo RBAC, diretamente na seção 137.301, com ampliação de alguns requisitos adicionais de segurança básicos (cercamento, cartazes de alerta, birutas, dimensões etc). 3. Algumas atividades correlatas com a atividade são realizadas, como treinamentos, voos de teste, cheques, etc. Mas isto não é previsto aqui nesta seção. Da mesma forma, sugiro ajuste aqui ou na seção 137.301.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A definição foi alterada para: 137.3(a)(1) <i>área de pouso para uso de aeroplacadora</i> significa uma área destinada a ser utilizada para pouso e decolagem restrito à atividade aeroplacadora ou outros empregos correlatos; <b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.3(a)(1).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 72 (22933, 22961)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Aperfeiçoar o conceito de Operações Aeroplacadoras - seção 137.3(a)(13)	



**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

**Justificativa:**

O texto se refere às aplicações na agricultura e não há referência explícita às atividades que ocorrem fora dela. A última parte do texto cita "combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos". Falta constar aeropulverizações em áreas urbanas ou habitadas, pois do contrário, o texto redundaria, pois combate a insetos e vetores de doenças é o que se aplica igualmente na agricultura.

Pulverização de produtos químicos sobre derramamento de petróleo para fins de controle de desastres ambientais sobre oceano, uma operação bem singular, já constatada, suponho estar nos "Outros empregos correlatos".

Há, ainda, outra situação que seria oportuna uma correção: nos casos de uso de APUA's, há uma restrição para que essas pistas sejam utilizadas exclusivamente para operações aeroaplicadoras. Ocorre que algumas destas pistas são utilizadas como base permanente de operações e alguns voos realizados não são de natureza aeroaplicadora, mas tem relação com a atividade. São voos de treinamento, cheques, testes de equipamentos etc. e a natureza desses voos não se enquadram no código "SA" previsto na Portaria 2050. Caberia ajustes aqui ou na seção 137.301, para não deixar que estes operadores realizem esses voos sem cobertura legal. Não obstante, creio também que o termo "fomentar", por sua definição, poderia propiciar esta cobertura legal. Mas creio ser pertinente, pela proposta do regulamento, de deixar mais claro, sem nada contestável.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O termo "outros empregos correlatos" na definição de "operação aeroagrícola" abrange as situações mencionadas. Também, nas vedações de sobrevoo de área densamente povoada em 137.211(a), foi estabelecida uma exceção que permite a aeropulverização em caso de controle de vetores sobre áreas urbanas e habitadas, desde que observadas as normas legais pertinentes.

O art. 19 da Portaria nº 2.050/2018 possui também os códigos TN (treinamento), CQ (exame prático de proficiência), PV (caráter privado; uso da aeronave sem remuneração ao proprietário ou operador), EX (experiência, que abrange ensaio em voo, avaliação operacional da aeronave, acionamento de motor em solo para conservação ou qualquer outro voo sob responsabilidade do fabricante ou oficina de manutenção).

**CONTRIBUIÇÃO Nº 73 (22935, 22963)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Julio Cesar Bombarda  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Aprimorar texto da seção 137.9(a)

**Justificativa:**

Pelo que está proposto, entende-se que uma empresa poderá NÃO utilizar nome comercial na aeronave, já que foi excluído o item (b). Não está claro se a ANAC quer que o operador comercial fixe o nome na fuselagem da aeronave ou seja opcional. Do jeito que está, vai dar diferentes interpretações.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

A intenção não é obrigar a utilização de um nome comercial, mas apenas proibir um nome que não consta do cadastro, visto que isso induziria o tomador de serviços ao erro.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 74 (23026)**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Taylla L S FARIA <b>Categoria:</b> Empresa Aérea	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) N° 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Outros
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Criar um treinamento inicial obrigatorio para o gestor operacional, visando garantir que ele tenha o conhecimento mínimo acerca de toda responsabilidade que será requerida dele como gestor e da empresa. Deve-se garantir que de fato o gestor que fez o curso, seja responsável somente pela sua(s) empresa(s), pra evitar o que ocorreu com o cargo de gestor de segurança, que há uns anos fazia o curso e depois assinava para varias empresas, somente para cumprir a exigencia da Anac.	
<b>Justificativa:</b> Criar um treinamento inicial obrigatorio para o gestor operacional, visando garantir que ele tenha o conhecimento mínimo acerca de toda responsabilidade que será requerida dele como gestor e da empresa. Deve-se garantir que de fato o gestor que fez o curso, seja responsável somente pela sua(s) empresa(s), pra evitar o que ocorreu com o cargo de gestor de segurança, que há uns anos fazia o curso e depois assinava para varias empresas, somente para cumprir a exigencia da Anac.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> O cargo “gestor operacional” não é um cargo de administração requerida pela ANAC. O cargo requerido é o de gestor responsável, cujas atribuições estão listadas no parágrafo 137.127(a) e, para tal, não é absolutamente necessário um treinamento, visto que ele poderá delegar suas funções (não suas responsabilidades) para outras pessoas. Esse gestor decidirá sobre os treinamentos que serão necessários para as diversas pessoas exercerem cargos no operador, caso o conteúdo desses treinamentos não tenha sido estabelecido pela ANAC.	

<b>CONTRIBUIÇÃO N° 75 (22934, 22962)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) N° 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão de um item definindo Base Operacional na seção 137.3	
<b>Justificativa:</b> Muitas empresas possuem dois endereços distintos: sede administrativa e base de operações. Há empresas cuja sede administrativa é o local onde ocorrem o gerenciamento da empresa - técnico e administrativo. Este é o local, salvo engano, que está sendo incluído nas EO e no COA. Ocorre que muitas vezes este local é na área urbana da cidade, na residência do Gestor ou em um escritório, muito longe da base de operações, onde ficam hangaradas as aeronaves e os equipamentos. Desta forma não faz sentido constar esse endereço nas EO (e agora também no CAP) e nada constar sobre a localização da base de operações. A propósito, para os outros órgãos fiscalizadores, a base de operações é o que interessa, não o "escritório". Para estes, as atuais EO's de muitas empresas são incertas e desinformativas.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

O equívoco é mais grave ainda quando a ANAC só considera o endereço que está no Contrato Social, que em alguns casos é a residência de um sócio, distinto do "escritório" e da base de operações.

É claro que existe empresas cuja sede administrativa e base operacional são no mesmo local, mas das 297 empresas hoje certificadas, há todo o tipo de situação.

Diante disso, seria pertinente adicionar a definição de BASE OPERACIONAL, a fim de consolidar conceitos. Lembrando que há empresas com mais de uma base de operação (filiais), e que o CAP deve conter todos estes endereços distintos.

A respeito do termo "BASE" ao invés de "SEDE", sugiro manter o primeiro, tendo em vista a confusão que propiciou o conceito de Sede Operacional do RBAC 137 até hoje. Algumas "sedes operacionais" informadas em EO não tem nenhuma atividade operacional ali.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

A ANAC precisa saber onde fica a sede administrativa do operador. Via sede administrativa pode-se saber onde o operador está operando e onde estão as aeronaves para inspeção, assim como outros registros relativos às operações (vide 137.517(a)) e, caso o operador não mantenha essas informações em sua sede administrativa, o operador pode ser autuado. E o fato de ter a base operacional listada não garante que as aeronaves estarão lá ou que o operador esteja operando ali em determinado momento.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 76 (23025)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** PAULA SOFFO

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

NO ITEM IV - deixar de requerer que o operador comercial tenha um SGSO, e, conseqüentemente, MGSO, documentação do PRE e diretor ou gerente de segurança operacional; e.

**Justificativa:**

Acredito que se a ANAC optar por retirar a obrigatoriedade das empresas reguladas pelo RBAC 137 de terem um SGSO ativo e aplicável, com certeza trará como resultado um aumento dos acidentes e incidentes aeronáuticos. Falo com propriedade sobre o assunto, pois atuo 7 anos frente a 3 organizações aeroagrícolas, e a melhora nos níveis de segurança operacional, bem como cultura de segurança é SIGNIFICATIVA! nesse período os programas de conscientização, promoção da segurança operacional trouxe entendimento e discernimento as equipes, maturidade nos processos, e ate mesmo o entendimento dos donos das empresas da importância da segurança nas operações atendendo as normas e legislações aplicáveis. Sem obrigatoriedade, o sistema deixa de existir, e com o tempo o reflexo vira através dos índices de acidentes, perda da vida humana, e bem como irá gerar questionamento á outros operadores sobre a obrigatoriedade frente a outros regulados. Após um sistema todo implantado e em funcionamento, a ANAC tira a obrigatoriedade, isentando então a responsabilidade de todos no processo. Peço que revejam essa questão.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Primeiramente, organizações aeroagrícolas que já possuem um sistema de gerenciamento de segurança operacional estruturado poderão mantê-la. A ANAC apenas não se envolverá com a sua administração, propiciando maior liberdade para os operadores fazerem os ajustes que necessitarem.

No entanto, a carga burocrática de um processo formal de implantação de um SGSO foi considerada excessiva e a ANAC entende que isso desincentiva operadores não comerciais a se tornarem operadores comerciais e acaba estimulando operações comerciais clandestinas, donde que a ANAC opta substituir diversos processos formais por processos práticos,

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

orientados por um guia, que tornem a gestão do risco mais pragmática, especialmente para os pequenos operadores, e, conseqüentemente, mais efetiva, além de procurar trazer operadores que operam comercialmente de modo irregular para a legalidade.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 77 (22951, 22979)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Julio Cesar Bombarda  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Seção 137.501 (a)  
Documentos no local de operação, podem ser aceitos no formato digital, conforme IS 91.002D

**Justificativa:**

Os documentos no local da operação podem ser todos apresentados no formato digital, em harmonização ao já permitido para a aviação geral na IS 91.002D. Exceto, o Diário de Bordo, obviamente, quando este não for o digital, e o Check-List.

Sugiro adicionar à lista documento que regulariza alterações no projeto de tipo da aeronave.

Cópia de SEGV00 001 emitido para a aeronave ou documento que comprove modificações na aeronave).

Justificativa

Em fiscalizações e inspeções in loco, este documento é usualmente solicitado quando se constata que a aeronave não está de acordo com o projeto de tipo. É comum no ramo a conversão do combustível para etanol e instalação de equipamentos que não são realizados pelo fabricante (exemplo, o DGPS) Obrigatoriamente estas modificações devem ser realizadas em oficinas homologadas e documentadas.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O parágrafo 137.501(a) não proíbe o uso de documentos em formato digital, desde que seja viável para comprovar o atendimento do requisito. No caso do diário de bordo e da lista de verificações, caso não esteja aprovado nenhum EFB para esse fim e/ou o diário de bordo eletrônico, é bastante claro que não poderão ser utilizados em formato digital, visto que devem ser preenchidos.

O documento de aprovação da alteração não precisa estar no local da operação, mas as informações de operação da alteração (se aplicável) deve ser incluída no manual de voo da aeronave e deverá estar no local da operação. O SEGV00 001 pode ficar na sede administrativa.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 78 (23018)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Julio Cesar Bombarda  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Subparte F Aprimorar o texto da Seção 137.517(a)(4)(vi) (vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada; sugestão: (vi) uma planilha de controle contendo as jornadas diárias e número de horas de voo de cada tripulante com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações da Lei do Aeronauta;	
<b>Justificativa:</b> A rigor, o Diário de Bordo não é o documento ideal para verificar o cumprimento dos limites, simplesmente por que o piloto pode voar em diferentes aeronaves no mesmo dia, ou, se voar em outra aeronave em dias diferentes, o que não é raro, dificulta muito a verificação, principalmente se não está a disposição todos os diários. Ou mesmo dispondo-os, se torna um trabalho complexo. O diário se presta relativamente bem para uma jornada, mas não serve para verificar o limite semanal, mensal e anual da Lei do Aeronauta. Exceção se a empresa possuir somente 1 aeronave (25% das empresas possuem apenas 1 aeronave na frota) A extinta Papeleta Individual de Serviço Externo era a única e ideal forma de controle de horas voadas, apesar de ser também declaratória. Para a fiscalização era útil pois compilava todos os dados e um documento único. Atualmente recomenda-se manter a Papeleta, ou planilha similar, contendo as horas voadas de cada piloto a fim de cumprir o disposto deste item. A recomendação tem força no Parecer n. 00036/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU da Advocacia-Geral da União. Consta no item 25: "... enquanto não for editado outro regulamento sobre a questão, a forma de controle prevista na Portaria nº 3016/88 deve continuar em vigor ..." Ainda, há uma peculiaridade aos pilotos agrícolas na Lei do Aeronauta, no art 75 combinado com o art 23, e na Convenção Coletiva SNA/SINDAG da categoria (Cláusula 23): o piloto agrícola é considerado trabalhador externo, sem vínculo com sua base de operações e isento de cumprir tabela de Horário de Trabalho. Desta forma a papeleta era a única forma do próprio gestor controlar a jornada de trabalho de seus tripulantes (inclusive, útil ao empregador para processos trabalhistas). Diante disso sugiro aprimorar o texto: (vi) uma planilha de controle contendo as jornadas diárias e número de horas de voo de cada tripulante com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações da Lei do Aeronauta;	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A planilha de controle é um meio de evidenciar conformidade com a Lei do Aeronauta, mas não cabe prescrever esse meio no RBAC, deixando a liberdade ao operador de estabelecer eventuais outros meios de controle aceitáveis.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 79 (23019)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE A - GERAL <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

Subparte F Seção 137.517 (6)(6) e (7) que foram excluídas
<b>Justificativa:</b> A exclusão é pertinente, pois os operadores irão informar todas as suas operações ao MAPA, em um sistema online que está sendo implantado por aquele órgão, incluindo as informações que interessam à ANAC. Objeção à justificativa: Diário de bordo não é suficiente para rastrear operações, pois algumas operações não são registradas no Diário de Bordo.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> A listagem com o(s) nome(s) e código(s) ANAC para cada piloto empregado nas operações aeroagrícolas pode ser extraída de 137.517(a)(4). E a ANAC entende que todas as operações de voo devem ser registradas no diário de bordo, quando o diário de bordo é requerido para a aeronave, visto que isso afeta, dentre outras coisas, a data da próxima manutenção. Quando não é requerido diário de bordo (por exemplo, no caso de drones classe 3 segundo o RBAC-E nº 94), entende-se que a informação não é importante ser controlada pela autoridade de aviação civil.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 80 (23034)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.101. (d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, conforme seu tipo de cadastro e operação.	
<b>Justificativa:</b> Alteração contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 4.3. IMPACTO REGULATÓRIO: apresentado no item 137.3 (2) E 137.3 (15)	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> (22) <i>sede administrativa</i> significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e (23) <i>segurança operacional</i> significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantém em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento <b>137.5 e 137.7 [Reservado]</b> <b>137.9 Utilização do nome comercial</b> (a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa. <b>137.101 Requisitos gerais</b> (a) [Reservado].	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

(b) Um operador somente pode conduzir uma operação ~~aeroaplicadora~~ **aeroagrícola** remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço ~~aéreo de aplicação~~ **aeroagrícolas**, sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.

(c) [Reservado].

(d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, **[conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento**

(e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.

**[(f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento**

**137.103 e 137.105 [Reservado]**

**137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ **aeroagrícola****

(a) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ **aeroagrícola** é aplicável a:

(1) empresas comerciais requerentes de um CAP;

(2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e

**[(3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento**

(b) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ **aeroagrícola** deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica.

(c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.

**137.109 Conteúdo do CAP**

(a) O CAP inclui, pelo menos:

(1) o número do CAP;

(2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização específica **[o endereço da]**

**– vide 4.6. deste documento** sede administrativa do detentor do CAP;

**[(3) a localização específica da sede operacional (coordenada geográfica), código ICAO do aeródromo ou ZZZZ se não tiver cadastro] – vide 4.9. deste documento**

(3) [reservado];

(4) a autoridade expedidora;

(5) [reservado];

(6) a data de efetivação do CAP;

(7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP;

(8) o nome do gestor responsável; e

(9) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

**137.111 [Reservado]**

**137.113 Validade de um CAP**

(a) ~~Um CAP emitido segundo este Regulamento continua válido enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC.~~ **[Não se aplica] – vide 4.10 deste documento**

**137.115 Atualização do CAP**

(a) A ANAC pode atualizar unilateralmente qualquer CAP emitido segundo este Regulamento se:

(1) for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou

(2) o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que ela não afeta a segurança das operações.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

(b) Quando um detentor de CAP requerer uma atualização de seu cadastro, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da atualização proposta.

(c) Quando um detentor de CAP solicitar reconsideração de uma decisão tomada pela ANAC referente à atualização de seu CAP, a petição para reconsideração deve ser encaminhada à ANAC dentro de 30 dias após a data em que o detentor for notificado da decisão.

**137.117 Guarda do CAP**

(a) Cada detentor de CAP deve manter segregado, em sua sede administrativa, o CAP, devendo apresentá-lo sempre que for requerido por servidor da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.

**137.119 Sede administrativa [operacional] e mudança de endereço**

(a) O detentor de CAP deve possuir uma sede administrativa no mesmo local anotado no seu contrato social.

(b) Caso o detentor de um CAP pretenda mudar o endereço de sua sede administrativa, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.

[(c) Mudança na sede operacional da empresa deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.] – vide 4.11. deste documento.

**137.121 a 137.125 [Reservado]**

**137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido**

(a) O detentor de CAP deve designar formalmente, e cadastrar, na ANAC, um gestor responsável, pessoa única e identificável na sua estrutura organizacional, que terá as seguintes prerrogativas e responsabilidades:

- (1) [reservado];
- (2) autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao detentor do cadastro;
- (3) poder de decisão sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do detentor do CAP; e
- (4) responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP.

(b) e (c) [Reservado].

(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:

(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:

- (i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou
- (ii) cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações; ou

(2) tenha sofrido sanção administrativa capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição administrativa requerida pela ANAC para um provedor de serviço de aviação civil.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação a 131.101(d), tendo-se em vista que a contribuição nº 19 deste Relatório não foi acatada, cabe não acatar a contribuição aqui por paralelismo.

Com relação aos itens 4.5 e 4.7 a 4.11 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 21 e 23 a 27 deste Relatório.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 81 (23035)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

	Tipo de contribuição: Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.101. (f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado.	
<b>Justificativa:</b> Um prazo estipulado deverá ser adicionado no intuito de evitar comunicações por questionamentos de prazos e conclusões antecipadas, aumentando a carga de trabalho na resposta de ofícios já definidos anteriormente neste RBAC se aplicado. O prazo deverá estar condicionado aos prazos de levantamento de documentação solicitados aos operadores pelo órgão regulador. Este prazo já fora apresentado nesta emenda no requisito RBAC 135.115 (2) (b). IMPACTO REGULATÓRIO: A ausência de um prazo para cumprimento do cadastro e análise do processo pela ANAC poderá gerar danos financeiros para a saúde da empresa e/ou operador, o qual com um prazo específico se define uma estratégia econômica pelo operador aguardando os resultados regulatórios.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> (22) <i>sede administrativa</i> significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e (23) <i>segurança operacional</i> significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantém em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento <b>137.5 e 137.7 [Reservado]</b> <b>137.9 Utilização do nome comercial</b> (a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa. <b>137.101 Requisitos gerais</b> (a) [Reservado]. (b) Um operador somente pode conduzir uma operação <del>aeroaplicadora</del> [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço <del>aéreo de aplicação</del> [aeroagrícolas], sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis. (c) [Reservado]. (d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, [conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento (e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal. [(f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento <b>137.103 e 137.105 [Reservado]</b> <b>137.107 Processo de cadastramento de operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola]</b> (a) O processo de cadastramento de operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] é aplicável a: (1) empresas comerciais requerentes de um CAP; (2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e [(3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento (b) O processo de cadastramento de operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica. (c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.	

### 137.109 Conteúdo do CAP

(a) O CAP inclui, pelo menos:

- (1) o número do CAP;
- (2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização específica [o endereço da]

– vide 4.6. deste documento sede administrativa do detentor do CAP;

[(3) a localização específica da sede operacional (coordenada geográfica), código ICAO do aeródromo ou ZZZZ se não tiver cadastro] – vide 4.9. deste documento

(3) [reservado];

(4) a autoridade expedidora;

(5) [reservado];

(6) a data de efetivação do CAP;

(7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP;

(8) o nome do gestor responsável; e

(9) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

### 137.111 [Reservado]

### 137.113 Validade de um CAP

(a) Um CAP emitido segundo este Regulamento continua válido enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC. [Não se aplica] – vide 4.10 deste documento

### 137.115 Atualização do CAP

(a) A ANAC pode atualizar unilateralmente qualquer CAP emitido segundo este Regulamento se:

- (1) for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou
- (2) o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que ela não afeta a segurança das operações.

(b) Quando um detentor de CAP requerer uma atualização de seu cadastro, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da atualização proposta.

(c) Quando um detentor de CAP solicitar reconsideração de uma decisão tomada pela ANAC referente à atualização de seu CAP, a petição para reconsideração deve ser encaminhada à ANAC dentro de 30 dias após a data em que o detentor for notificado da decisão.

### 137.117 Guarda do CAP

(a) Cada detentor de CAP deve manter segregado, em sua sede administrativa, o CAP, devendo apresentá-lo sempre que for requerido por servidor da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.

### 137.119 Sede administrativa [, operacional] e mudança de endereço

(a) O detentor de CAP deve possuir uma sede administrativa no mesmo local anotado no seu contrato social.

(b) Caso o detentor de um CAP pretenda mudar o endereço de sua sede administrativa, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.

[(c) Mudança na sede operacional da empresa deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.] – vide 4.11. deste documento.

### 137.121 a 137.125 [Reservado]

### 137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido

(a) O detentor de CAP deve designar formalmente, e cadastrar, na ANAC, um gestor responsável, pessoa única e identificável na sua estrutura organizacional, que terá as seguintes prerrogativas e responsabilidades:

(1) [reservado];

(2) autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao detentor do cadastro;

(3) poder de decisão sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do detentor do CAP; e

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

- (4) responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP.  
(b) e (c) [Reservado].  
(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:  
(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:  
(i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou  
(ii) cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações; ou  
(2) tenha sofrido sanção administrativa capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição administrativa requerida pela ANAC para um provedor de serviço de aviação civil.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à sugestão de inclusão do parágrafo 137.1(f), o Decreto nº 10.178, de 18 de dezembro de 2019 regulamenta as aprovações tácitas por decurso de prazo, assim como já considera o prazo de 30 dias caso a autoridade não editar ato normativo específico (vide art. 16 do Decreto). As etapas e os prazos para o cadastro deverão ser detalhados na página de serviços aéreos públicos especializados da ANAC (<https://www.gov.br/pt-br/servicos/certificar-se-para-explorar-servicos-aereos-publicos>).

Com relação aos itens 4.5 a 4.6 e 4.8 a 4.11 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 21 a 22 e 24 a 27 deste Relatório.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 82 (23036)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ  
**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

137.107. (a) O processo de cadastramento de operador aeroagrícola é aplicável a:

- (1) empresas comerciais requerentes de um CAP;  
(2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e  
(3) operadores privados.

(b) O processo de cadastramento de operador aeroagrícola deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica.

(c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.

**Justificativa:**

Alteração contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 137.3 (2) E 137.3 (15)

Impacto apresentado no item 137.3 (2) E 137.3 (15)

**Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

(22) *sede administrativa* significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e

(23) ~~segurança operacional significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantém em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.~~ [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento

#### 137.5 e 137.7 [Reservado]

#### 137.9 Utilização do nome comercial

(a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa.

#### 137.101 Requisitos gerais

(a) [Reservado].

(b) Um operador somente pode conduzir uma operação ~~aeroaplicadora~~ [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço ~~aéreo de aeroaplicação~~ [aeroagrícolas], sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.

(c) [Reservado].

(d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, [conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento

(e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.

[f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento

#### 137.103 e 137.105 [Reservado]

#### 137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola]

(a) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] é aplicável a:

(1) empresas comerciais requerentes de um CAP;

(2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e

[3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento

(b) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica.

(c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.

#### 137.109 Conteúdo do CAP

(a) O CAP inclui, pelo menos:

(1) o número do CAP;

(2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização específica [o endereço da]

– vide 4.6. deste documento sede administrativa do detentor do CAP;

[3) a localização específica da sede operacional (coordenada geográfica), código ICAO do aeródromo ou ZZZZ se não tiver cadastro] – vide 4.9. deste documento

(3) [reservado];

(4) a autoridade expedidora;

(5) [reservado];

(6) a data de efetivação do CAP;

(7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP;

(8) o nome do gestor responsável; e

(9) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

#### 137.111 [Reservado]

## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

### 137.113 Validade de um CAP

~~(a) Um CAP emitido segundo este Regulamento continua válido enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC. [Não se aplica] – vide 4.10 deste documento~~

### 137.115 Atualização do CAP

(a) A ANAC pode atualizar unilateralmente qualquer CAP emitido segundo este Regulamento se:

- (1) for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou
- (2) o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que ela não afeta a segurança das operações.

(b) Quando um detentor de CAP requerer uma atualização de seu cadastro, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da atualização proposta.

(c) Quando um detentor de CAP solicitar reconsideração de uma decisão tomada pela ANAC referente à atualização de seu CAP, a petição para reconsideração deve ser encaminhada à ANAC dentro de 30 dias após a data em que o detentor for notificado da decisão.

### 137.117 Guarda do CAP

(a) Cada detentor de CAP deve manter segregado, em sua sede administrativa, o CAP, devendo apresentá-lo sempre que for requerido por servidor da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.

### 137.119 Sede administrativa [, operacional] e mudança de endereço

(a) O detentor de CAP deve possuir uma sede administrativa no mesmo local anotado no seu contrato social.

(b) Caso o detentor de um CAP pretenda mudar o endereço de sua sede administrativa, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.

~~[(c) Mudança na sede operacional da empresa deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.] – vide 4.11. deste documento.~~

### 137.121 a 137.125 [Reservado]

### 137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido

(a) O detentor de CAP deve designar formalmente, e cadastrar, na ANAC, um gestor responsável, pessoa única e identificável na sua estrutura organizacional, que terá as seguintes prerrogativas e responsabilidades:

- (1) [reservado];
- (2) autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao detentor do cadastro;
- (3) poder de decisão sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do detentor do CAP; e
- (4) responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP.

(b) e (c) [Reservado].

(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:

(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:

- (i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou
- (ii) cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações; ou

(2) tenha sofrido sanção administrativa capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição administrativa requerida pela ANAC para um provedor de serviço de aviação civil.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

### Análise da contribuição:

Com relação à sugestão de inclusão do parágrafo 137.7(a)(3), a sugestão não foi acatada conforme a análise da contribuição nº 19 deste Relatório.

Com relação aos itens 4.5 a 4.7 e 4.9 a 4.11 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 21 a 23 e 25 a 27 deste Relatório.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

CONTRIBUIÇÃO Nº 83 (23037)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroplacadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.109. (a) O CAP inclui, pelo menos: (1) o número do CAP; (2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ, o endereço da sede administrativa do detentor do CAP; (3) a localização específica da sede operacional (coordenada geográfica), código ICAO do aeródromo ou ZZZZ se não tiver cadastro; (4) a autoridade expedidora; (5) [reservado]; (6) a data de efetivação do CAP; (7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP; (8) o nome do gestor responsável; e (9) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.	
<b>Justificativa:</b> Os registros deverão constar claramente a localização da sede administrativa e a da sede operacional da empresa. Diversas empresas no setor constam com localidades distintas para a sede administrativa e operacional, devido dificuldades de comunicação e entrega de correspondências nas sedes operacionais. O entendimento da ANAC deverá estar claro na identificação correta dos endereços da empresa, e no que tange a sede operacional, quando não dispuser de um aeródromo cadastrado com código ICAO, deverá ser registrado a sede em grupo ZZZZ e a coordenada pertinente. IMPACTO REGULATÓRIO: Essa alteração poderá comprometer o entendimento da ANAC durante fiscalizações em verificar o cadastro da sede administrativa em um endereço e a sede operacional da empresa em outro endereço. Portanto deverá ficar claro os endereços das sedes da empresa.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> (22) <i>sede administrativa</i> significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e (23) <i>segurança operacional</i> significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantêm em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento <b>137.5 e 137.7 [Reservado]</b> <b>137.9 Utilização do nome comercial</b> (a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa. <b>137.101 Requisitos gerais</b> (a) [Reservado]. (b) Um operador somente pode conduzir uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço aéreo de aeroplacação [aeroagrícolas], sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.	

(c) [Reservado].

(d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, [conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento

(e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.

[(f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento

**137.103 e 137.105 [Reservado]**

**137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola]**

(a) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] é aplicável a:

(1) empresas comerciais requerentes de um CAP;

(2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e

[(3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento

(b) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica.

(c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.

**137.109 Conteúdo do CAP**

(a) O CAP inclui, pelo menos:

(1) o número do CAP;

(2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização específica [o endereço da]

– vide 4.6. deste documento sede administrativa do detentor do CAP;

[(3) a localização específica da sede operacional (coordenada geográfica), código ICAO do aeródromo ou ZZZZ se não tiver cadastro] – vide 4.9. deste documento

(3) [reservado];

(4) a autoridade expedidora;

(5) [reservado];

(6) a data de efetivação do CAP;

(7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP;

(8) o nome do gestor responsável; e

(9) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

**137.111 [Reservado]**

**137.113 Validade de um CAP**

(a) ~~Um CAP emitido segundo este Regulamento continua válido enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC.~~ [Não se aplica] – vide 4.10 deste documento

**137.115 Atualização do CAP**

(a) A ANAC pode atualizar unilateralmente qualquer CAP emitido segundo este Regulamento se:

(1) for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou

(2) o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que ela não afeta a segurança das operações.

(b) Quando um detentor de CAP requerer uma atualização de seu cadastro, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da atualização proposta.

(c) Quando um detentor de CAP solicitar reconsideração de uma decisão tomada pela ANAC referente à atualização de seu CAP, a petição para reconsideração deve ser encaminhada à ANAC dentro de 30 dias após a data em que o detentor for notificado da decisão.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

**137.117 Guarda do CAP**

(a) Cada detentor de CAP deve manter segregado, em sua sede administrativa, o CAP, devendo apresentá-lo sempre que for requerido por servidor da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.

**137.119 Sede administrativa [operacional] e mudança de endereço**

(a) O detentor de CAP deve possuir uma sede administrativa no mesmo local anotado no seu contrato social.

(b) Caso o detentor de um CAP pretenda mudar o endereço de sua sede administrativa, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.

**[(c) Mudança na sede operacional da empresa deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.] – vide 4.11. deste documento.**

**137.121 a 137.125 [Reservado]**

**137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido**

(a) O detentor de CAP deve designar formalmente, e cadastrar, na ANAC, um gestor responsável, pessoa única e identificável na sua estrutura organizacional, que terá as seguintes prerrogativas e responsabilidades:

(1) [reservado];

(2) autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao detentor do cadastro;

(3) poder de decisão sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do detentor do CAP; e

(4) responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP.

(b) e (c) [Reservado].

(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:

(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:

(i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou

(ii) cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações; ou

(2) tenha sofrido sanção administrativa capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição administrativa requerida pela ANAC para um provedor de serviço de aviação civil.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à sugestão de alteração do parágrafo 137.109(a)(2), entendemos que o endereço é apenas uma forma de localização específica, que pode comportar outras formas que não a forma do endereço (por exemplo, uma coordenada). Desse modo, o texto foi mantido como foi submetido à Consulta Pública.

A ANAC também não requererá mais a localização da sede operacional (se houver) e tais informações deverão estar disponíveis na sede administrativa, devendo ser apresentadas à ANAC caso requerido.

Com relação aos itens 4.5, 4.7 e 4.8, e 4.10 e 4.11 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 21, 23 e 24, e 26 e 27 deste Relatório.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 84 (23039)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ

**Tipo de contribuição:** Inclusão



Contribuição
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.119. (c) Mudança na sede operacional da empresa deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.</p>
<p><b>Justificativa:</b> Inclusão contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 137.109 IMPACTO REGULATÓRIO: Impacto apresentado no item 137.109</p>
<p><b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> (22) <i>sede administrativa</i> significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e (23) <i>segurança operacional</i> significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantém em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento</p> <p><b>137.5 e 137.7 [Reservado]</b> <b>137.9 Utilização do nome comercial</b> (a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa.</p> <p><b>137.101 Requisitos gerais</b> (a) [Reservado]. (b) Um operador somente pode conduzir uma operação <del>aeroaplicadora</del> [aeroagrícola] remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço <del>aéreo de aplicação</del> [aeroagrícolas], sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis. (c) [Reservado]. (d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, [conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento (e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal. [(f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento</p> <p><b>137.103 e 137.105 [Reservado]</b> <b>137.107 Processo de cadastramento de operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola]</b> (a) O processo de cadastramento de operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] é aplicável a: (1) empresas comerciais requerentes de um CAP; (2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e [(3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento (b) O processo de cadastramento de operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica. (c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.</p> <p><b>137.109 Conteúdo do CAP</b> (a) O CAP inclui, pelo menos: (1) o número do CAP; (2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização específica [o endereço da] – vide 4.6. deste documento sede administrativa do detentor do CAP;</p>

**[(3) a localização específica da sede operacional (coordenada geográfica), código ICAO do aeródromo ou ZZZZ se não tiver cadastro] – vide 4.9. deste documento**

(3) [reservado];

(4) a autoridade expedidora;

(5) [reservado];

(6) a data de efetivação do CAP;

(7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP;

(8) o nome do gestor responsável; e

(9) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

**137.111 [Reservado]**

**137.113 Validade de um CAP**

(a) Um CAP emitido segundo este Regulamento continua válido enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC. **[Não se aplica] – vide 4.10 deste documento**

**137.115 Atualização do CAP**

(a) A ANAC pode atualizar unilateralmente qualquer CAP emitido segundo este Regulamento se:

(1) for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou

(2) o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que ela não afeta a segurança das operações.

(b) Quando um detentor de CAP requerer uma atualização de seu cadastro, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da atualização proposta.

(c) Quando um detentor de CAP solicitar reconsideração de uma decisão tomada pela ANAC referente à atualização de seu CAP, a petição para reconsideração deve ser encaminhada à ANAC dentro de 30 dias após a data em que o detentor for notificado da decisão.

**137.117 Guarda do CAP**

(a) Cada detentor de CAP deve manter segregado, em sua sede administrativa, o CAP, devendo apresentá-lo sempre que for requerido por servidor da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.

**137.119 Sede administrativa, operacional e mudança de endereço**

(a) O detentor de CAP deve possuir uma sede administrativa no mesmo local anotado no seu contrato social.

(b) Caso o detentor de um CAP pretenda mudar o endereço de sua sede administrativa, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.

**[(c) Mudança na sede operacional da empresa deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.] – vide 4.11. deste documento.**

**137.121 a 137.125 [Reservado]**

**137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido**

(a) O detentor de CAP deve designar formalmente, e cadastrar, na ANAC, um gestor responsável, pessoa única e identificável na sua estrutura organizacional, que terá as seguintes prerrogativas e responsabilidades:

(1) [reservado];

(2) autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao detentor do cadastro;

(3) poder de decisão sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do detentor do CAP; e

(4) responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP.

(b) e (c) [Reservado].

(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:

(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

(i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou (ii) cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações; ou (2) tenha sofrido sanção administrativa capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição administrativa requerida pela ANAC para um provedor de serviço de aviação civil.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Com relação à proposta de alteração do título da seção 137.119 e inclusão do parágrafo 137.119(c), a ANAC não requererá mais a localização da sede operacional (se houver) e tais informações deverão estar disponíveis na sede administrativa, devendo ser apresentadas à ANAC caso requerido. Com relação aos itens 4.5 a 4.10 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 21 a 26 deste Relatório.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 85 (23058)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Ainda que o processo de Certificação seja simplificado, vemos como importante a manutenção da fase de auditoria por parte da Agência no processo de cadastro, a fim de verificar e atestar a capacidade conforme informações previamente cadastradas pelo operador.	
<b>Justificativa:</b> Ainda que o processo de Certificação seja simplificado, vemos como importante a manutenção da fase de auditoria por parte da Agência no processo de cadastro, a fim de verificar e atestar a capacidade conforme informações previamente cadastradas pelo operador.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A ANAC decidirá sobre a necessidade ou não da inspeção no local para aprovar o cadastro do operador, além de haver também as atividades de vigilância continuada.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 86 (22939, 22967)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Alterar e aprimorar a seção 137.115
<b>Justificativa:</b> Sugiro incluir um requisito para obrigar o cadastrado a manter seus dados atualizados (com sanções prevista no Apêndice 2 este sentido).
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Conforme foi proposto.
<b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.115(d) e item correspondente na tabela de dosimetria no Apêndice B.

CONTRIBUIÇÃO Nº 87 (22936, 22964)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Aprimoramento do texto da seção 137.107(a)(2)	
<b>Justificativa:</b> Não está claro se as empresas hoje certificadas serão automaticamente cadastradas e receberão o CAP. O texto só informa que essas só serão cadastradas quando alterarem suas operações, mas há empresas que atuam há anos sem alterar suas operações.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> O guia pode explicar que quando for feita alguma alteração, o COA é descontinuado e emite-se um CDAG. Até lá, o COA permanece válido, a fim de não atrair burocracia desnecessária para a ANAC e para o regulado.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 88 (22937, 22965)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Aprimoramento do texto da seção 137.109 (a)(2)	

### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

#### **Justificativa:**

Texto confuso, com dois termos meio redundantes: nome x razão social. Razão Social é o nome da pessoa jurídica.

Sugiro “Razão Social e Nome Fantasia ou Nome Comercial”.

Sugiro consultar o Sérgio Leitão para desanuviar o assunto.

Além disso, sugiro incluir localização da Base de Operações, tendo em vista que muitas vezes é endereço distinto da Sede Administrativa.

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

#### **Análise da contribuição:**

O texto foi alterado para “a identificação e a qualificação do operador, e a localização específica de sua sede administrativa”, com o fim de deixar o item menos prescritivo acerca da identificação e qualificação do operador, devendo os dados concretos serem determinados pelo sistema de cadastro. Mas não foi incluída a localização da base de operações, visto que essa informação pode ser obtida via sede administrativa.

#### **Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 137.109(a)(2).

### CONTRIBUIÇÃO Nº 89 (23038)

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ

**Tipo de contribuição:** Exclusão

#### **Contribuição**

#### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

AUSENTE - EXCLUSÃO

#### **Justificativa:**

Por tratar-se de um “cadastro” não deve ser objeto de suspensão, cassação ou revogação.

IMPACTO REGULATÓRIO: Alinhamento com os artigos 289 e 299 do CBA.

#### **Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

(22) *sede administrativa* significa o local onde o detentor de CAP emitido segundo este Regulamento centraliza a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional; e

(23) *segurança operacional* significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens materiais se reduzem e se mantém em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. [segurança operacional é o estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, assim como às atividades relacionadas ou de suporte direto às operações de aeronaves, são reduzidos e controlados a um nível aceitável.] – vide 4.5. deste documento

**137.5 e 137.7 [Reservado]**

**137.9 Utilização do nome comercial**

(a) Um detentor de CAP não pode oferecer serviço aéreo segundo este Regulamento utilizando um nome comercial diferente daquele constante do CAP da empresa.

**137.101 Requisitos gerais**

(a) [Reservado].

(b) Um operador somente pode conduzir uma operação ~~aeroaplicadora~~ **aeroagrícola** remunerada ou em proveito de terceiros, em acordo com este regulamento, após o recebimento do CAP pela ANAC, enquanto ele estiver válido, e após a publicação da Portaria que torna público o cumprimento dos requisitos para a exploração do serviço ~~aéreo de aplicação~~ **aeroagrícolas**, sem prejuízo de cumprimento de outras regulamentações ou legislações aplicáveis.

(c) [Reservado].

(d) O requerente de um CAP deve apresentar toda a documentação detalhada em instrução suplementar específica, **[conforme seu tipo de cadastro e operação.] – vide 4.6 deste documento**

(e) O requerente de um CAP deve estar ciente de que a contagem do tempo para análise, por parte da ANAC, da documentação apresentada, será iniciada a partir de sua entrega formal.

**[(f) O prazo de entrega por parte da ANAC da conclusão do cadastro, após apresentação de documentação correta e formal, será de 30 dias (podendo ser acrescidos por mais 30 dias). Na ausência do cumprimento do prazo pela ANAC o requerente está automaticamente aprovado] – vide 4.7 deste documento**

**137.103 e 137.105 [Reservado]**

**137.107 Processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ **aeroagrícola****

(a) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ **aeroagrícola** é aplicável a:

- (1) empresas comerciais requerentes de um CAP;
- (2) empresas comerciais já cadastradas ou certificadas que requeiram alteração de suas operações; e

**[(3) operadores privados.] – vide 4.8 deste documento**

(b) O processo de cadastramento de operador ~~aeroaplicador~~ **aeroagrícola** deverá ser feito de maneira aceitável pela ANAC, conforme detalhamento em instrução suplementar específica.

(c) O não atendimento ao processo de cadastramento sujeita as empresas a terem o seu cadastro não aceito, suspenso ou revogado.

**137.109 Conteúdo do CAP**

(a) O CAP inclui, pelo menos:

- (1) o número do CAP;
- (2) o nome, a razão social (se diferente do nome), o CNPJ e a localização específica **[o endereço da]**

**– vide 4.6. deste documento** sede administrativa do detentor do CAP;

**[(3) a localização específica da sede operacional (coordenada geográfica), código ICAO do aeródromo ou ZZZZ se não tiver cadastro] – vide 4.9. deste documento**

(3) [reservado];

(4) a autoridade expedidora;

(5) [reservado];

(6) a data de efetivação do CAP;

(7) o nome, a assinatura e o cargo do responsável pela emissão do CAP;

(8) o nome do gestor responsável; e

(9) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

**137.111 [Reservado]**

**137.113 Validade de um CAP**

(a) Um CAP emitido segundo este Regulamento continua válido enquanto seu detentor prosseguir as operações ou até ser suspenso, cassado ou revogado pela ANAC. **[Não se aplica] – vide 4.10 deste documento**

**137.115 Atualização do CAP**

(a) A ANAC pode atualizar unilateralmente qualquer CAP emitido segundo este Regulamento se:

- (1) for verificado, por meio de inspeção, demonstração ou outro tipo de apuração, que a segurança das operações requer a atualização; ou
- (2) o seu detentor requerer a atualização e a ANAC verificar que ela não afeta a segurança das operações.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

(b) Quando um detentor de CAP requerer uma atualização de seu cadastro, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da atualização proposta.

(c) Quando um detentor de CAP solicitar reconsideração de uma decisão tomada pela ANAC referente à atualização de seu CAP, a petição para reconsideração deve ser encaminhada à ANAC dentro de 30 dias após a data em que o detentor for notificado da decisão.

**137.117 Guarda do CAP**

(a) Cada detentor de CAP deve manter segregado, em sua sede administrativa, o CAP, devendo apresentá-lo sempre que for requerido por servidor da ANAC ou por autoridade competente das diversas esferas do governo.

**137.119 Sede administrativa [operacional] e mudança de endereço**

(a) O detentor de CAP deve possuir uma sede administrativa no mesmo local anotado no seu contrato social.

(b) Caso o detentor de um CAP pretenda mudar o endereço de sua sede administrativa, deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.

[(c) Mudança na sede operacional da empresa deve apresentar requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias da data para a efetivação da mudança.] – vide 4.11. deste documento.

**137.121 a 137.125 [Reservado]**

**137.127 Requisitos para o pessoal de administração requerido**

(a) O detentor de CAP deve designar formalmente, e cadastrar, na ANAC, um gestor responsável, pessoa única e identificável na sua estrutura organizacional, que terá as seguintes prerrogativas e responsabilidades:

- (1) [reservado];
- (2) autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao detentor do cadastro;
- (3) poder de decisão sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do detentor do CAP; e
- (4) responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP.

(b) e (c) [Reservado].

(d) É vedado ao detentor de CAP designar um gestor responsável que, nos últimos 5 (cinco) anos, a contar da data do cadastro:

(1) enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC em provedor de serviço de aviação civil certificado pela Agência, tenha comprovadamente responsabilidade direta em irregularidade onde tenha sido aplicada uma medida sancionatória de:

- (i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou
- (ii) cassação ou cancelamento de certificados ou autorizações; ou

(2) tenha sofrido sanção administrativa capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição administrativa requerida pela ANAC para um provedor de serviço de aviação civil.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à sugestão de exclusão de 137.113(a), a contribuição não foi acatada, pois a suspensão, cassação ou revogação do cadastro é um meio de a ANAC interromper legalmente as operações do detentor do CDAG em caso de sanções punitivas ou medidas cautelares.

Com relação aos itens 4.5 a 4.9, e 4.11 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 21 a 25, e 27 deste Relatório.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 90 (22940, 22968)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Julio Cesar Bombarda

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

	<p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ</p> <p><b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento</p>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Esclarecimento sobre seção 137.115(a)(1) e (2)	
<b>Justificativa:</b> Considerando que está na seção 137.109, cujo conteúdo do CAP não contém nenhuma referência a segurança das operações, apenas dados de razão social, endereço e nome do gestor, não vejo aplicabilidade prática disto, ou em que situação da segurança possa afetar o cadastro. Se for constatado que a empresa não opera com segurança, ela deve ser suspensa até corrigir a inconformidade, ou cassada, conforme o caso.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Os textos foram reescritos para providenciar a atualização quando a atualização for necessária ou pertinente. Vide também a análise da contribuição nº 5 deste Relatório.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.115(a)(1) e (a)(2).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 91 (22938, 22966)</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ</p> <p><b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento</p>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Esclarecimento sobre a seção 137.113(a)	
<b>Justificativa:</b> Como a ANAC vai constatar que um operador está inoperante para revogar o CAT? Através dos relatórios periódicos que vão ser enviados? Se não enviar o relatório, qual a providência da ANAC? Deveria haver um critério temporal?	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Se for estabelecido um critério temporal, isso poderia criar um item de fiscalização desnecessário. Uma vez que se constate um cadastro evidentemente inativo, ele pode ser cancelado a qualquer tempo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 92 (22942, 22970)</b>	
<b>Identificação</b>	



**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Incluir no Apêndice B sanção para descumprimento da seção 137.119(b)	
<b>Justificativa:</b> É inadmissível a ANAC não conseguir contatar um regulado que mudou-se e não avisou.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A sanção já se encontra na tabela de dosimetria do Apêndice B. O item referente à seção 137.119 refere-se à toda seção, incluindo o parágrafo (b).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 93 (22941, 22969)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão na seção 137.109 (a)(2), incluir "dados atualizados de contato"	
<b>Justificativa:</b> Extremamente comum a Agência não conseguir se comunicar com um operador por inexistir um cadastro completo e atualizado de seus regulados. Telefone, celular e e-mail. O cadastro do endereço deve alertar para o CEP e Caixa Postal. Muitas empresas utilizam Caixa Postal por estarem localizadas em zona não coberta pela EBCT. É prática extremamente comum o regulado informar endereço incompleto, sem esses dados.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> No sistema de cadastro já vai constar os dados obrigatórios que devem ser preenchidos.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 94 (23059)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Manter requisitos originais, flexibilizando apenas para o eventual acúmulo do cargo e responsabilidades do Gestor de Segurança Operacional (GSO) pelo Gestor Responsável, o qual deverá possuir também a formação requerida para a função de GSO.	
<b>Justificativa:</b> No Cenário 01 da AIR, foi proposto a adoção voluntária de um manual de boas práticas, somente. Já no Cenário 02, foi mantido o mesmo manual de boas práticas, mas sua adoção tornaria-se obrigatória. Ambos os cenários propostos pela AIR não contemplam o gerenciamento de riscos com base no SGSO, sendo assim, a figura do GSO tornaria-se sem valia nos cenários propostos. É importante salientar que o cargo de GSO de uma organização certificada pelo atual RBAC 137 pode ser cumulativo com o cargo de Gestor Responsável, conforme orientações àqueles operadores divulgada pela Agência, não restando claro em quais aspectos os operadores não conseguem atender a este requisito, tendo em vista que sua onerosidade pode ser fortemente reduzida por essa forma alternativa de cumprimento, que representaria pouco ou nenhum impacto na política de Gerenciamento da Segurança Operacional em pequenas organizações. Conforme item 137.128 do atual RBAC 137 Emenda nº 04, é também dever do Gestor de Segurança Operacional, dentre outros, planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do detentor do certificado; A minuta de revisão do RBAC 137, no item 137.127 (4) prevê as incumbências do Gestor Responsável, que dentre outras não relacionadas à segurança operacional, prevê a responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP. Apesar da proposta de revisão deixar de requerer que o operador gerencie riscos por meio do SGSO, observa-se que o planejamento e promoção da segurança operacional não se encontra contemplado na redação da minuta, sem que seja apontado ainda um responsável por essas atividades. Da forma proposta, vemos como um grande prejuízo àqueles operadores que atualmente possuem uma cultura de segurança operacional estabelecida. Ademais, não conseguimos observar como o Gestor Responsável conseguirá prestar contas pelo desempenho de segurança operacional sem que a tenha promovido no âmbito de sua organização, considerando que a segurança operacional é constituída por todos os envolvidos. Apesar da proposta de revisão deixar de requerer que o operador gerencie riscos por meio do SGSO, observa-se que o planejamento e promoção da segurança operacional não se encontra contemplado na redação da minuta, sem que seja apontado ainda um responsável por essas atividades. Da forma proposta, vemos como um grande prejuízo àqueles operadores que atualmente possuem uma cultura de segurança operacional estabelecida. Ademais, não conseguimos observar como o Gestor Responsável conseguirá prestar contas pelo desempenho de segurança operacional sem que a tenha promovido no âmbito de sua organização, considerando que a segurança operacional é constituída por todos os envolvidos.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Esclarece-se que o fato de a ANAC não obrigar mais o operador a ter um SGSO implantado não significa que se o está desonerando de ter algum processo de gerenciamento de riscos – como passou a prever explicitamente a seção 137.215.. Neste sentido, de acordo com o parágrafo 137.127(a)(4), o gestor responsável se responsabilizará por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor de CDAG. Ele poderá cumprir essa função ele mesmo, ou ele poderá contratar alguém para auxiliá-lo nessa função. De todo modo, a possibilidade de acumulação do cargo já está dada pelo próprio requisito do parágrafo 137.127(a)(4) da proposta. Organizações mais estruturadas também não precisarão desmontar a sua estrutura de SGSO, caso a possuam. Ela apenas não será mais requerida nem fiscalizada pela ANAC, deixando ao operador a liberdade para adaptações.	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Sindicato	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) N° 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE B - CADASTRO E OUTROS REQ <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O SNA se posiciona pela a manutenção do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) como item prescritivo para operadores regidos pelo RBAC 137, ainda que se possa avançar em sua simplificação. O gerenciamento de riscos por meio do SGSO não necessariamente necessita de grandes investimentos para alcançar a melhora da segurança operacional, mas exige o compromisso dos envolvidos, não devendo ser taxado como um fardo regulatório, desencorajando sua aplicação e manutenção. <b>RECOMENDAÇÕES:</b> 1. Aplicação do manual de boas práticas por toda a comunidade aeroagrícola concomitante ao respectivo MGSO; 2. Manutenção do requerimento do PRE, a ser introduzida no corpo do MGSO do operador e não mais como um manual auxiliar; 3. Maior aproximação por parte da Agência, promovendo capacitação em SGSO com foco no segmento aeroagrícola.	
<b>Justificativa:</b> Na proposta apresentada não será requerido o gerenciamento de riscos por meio de SGSO em ambos os cenários idealizados, dispensando a confecção de manuais correlatos, os quais serão substituídos pelo manual de boas práticas, sendo os pilotos responsáveis pela sua adoção no local de aeroplicação, conforme descrito na AIR. Contudo, não pôde ser observada a promoção de uma política de segurança operacional (e suas boas práticas) como requisito prescritivo na minuta de revisão do RBAC 137, tampouco seu responsável. Assim, não se pôde garantir que os pilotos terão acesso a uma política de promoção de segurança operacional, ainda que a aplicação dessas políticas esteja sob sua responsabilidade. Durante mapeamento da abordagem regulatória de outras autoridades de aviação civil, foi verificado pela ANAC, conforme exposto na AIR, que a autoridade americana FAA requer dos candidatos a operadores a apresentação de procedimentos de segurança e comunicações de emergência que equivalem ao Plano de Resposta a Emergências previsto no RBAC 137, entretanto, sem que seja necessário um manual teórico como o requisitado pela ANAC. Já para a autoridade australiana CASA, os operadores comerciais em seu processo de certificação devem preparar um manual para ser aprovado pela autoridade, especificando os procedimentos a serem obedecidos pelos membros da tripulação e outras pessoas, visando garantir a segurança das operações. Observa-se então que ambas autoridades contemplam o requerimento de apresentação de procedimentos de segurança, variando apenas para a exigência da apresentação de um manual formal. Como já colocado anteriormente, sendo o piloto agrícola o elo mais vulnerável numa ocorrência aeronáutica, destacamos a importância da manutenção do Plano de Resposta de Emergência (PRE) para operadores aeroagrícolas, que através de procedimentos, responsabilidades e informações claras, padronizadas e disponíveis aos envolvidos na operação, visa garantir uma resposta em tempo hábil às emergências, reduzindo as possibilidades de lesões e mortes. Ressalta-se ainda que o tempo é primordial durante a resposta a uma emergência, não sendo permitido que a falta de informações documentadas ocasione prejuízos ao processo de socorro. A avaliação da efetividade das defesas implementadas é importante para garantir o funcionamento do processo de gerenciamento de riscos, que somente estará concluído quando a organização testar a validade de suas decisões e avaliar a efetividade das medidas mitigatórias implementadas, sendo imprescindível que o gerenciamento de riscos ocorra de maneira documentada e formal, propiciando a criação de uma cultura de segurança na organização. Ao deixar de requerer o gerenciamento de riscos formal, baseado em um MGSO, práticas que possam representar riscos podem ser ‘convencionadas’, fazendo com que os envolvidos na operação deixem de reportar situações, desistindo de impor opiniões e influenciar em certas situações operacionais por se sentirem acuados, com grande prejuízo à segurança das atividades. Como verificado durante o estudo de caso e recomendações propostas pelo CENIPA para o segmento aeroagrícola, alguns operadores não possuíam um SGSO efetivo à época das ocorrências, sobretudo no que diz respeito aos mecanismos de planejamento de voo, supervisão gerencial, processos de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos, vindo tais deficiências a figurarem como fatores contribuintes em diversos acidentes. Assim, constata-se que não foi atingida uma plena cultura de segurança operacional neste segmento, tal como observa-se a sua melhor forma no segmento da aviação regular. Parcela dos operadores agrícolas, sejam privados ou comerciais, não atingiram o nível de consciência que pudesse compreender que quanto maior o investimento em sistemas de prevenção e gerenciamento de segurança, menor será a despesa com perdas materiais ou humanas.	

## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Os benefícios da aplicação de SGSO nas organizações aeroagrícolas, bem como de uma cultura de segurança operacional, já foram observados até mesmo pelo Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG), ao estimular as auditorias de segurança operacional com consultor externo como uma boa prática para a detecção de itens ou condições de perigo nas organizações em atendimento ao atual RBAC 137.

É importante reiterar que, como bem apontado pela AIR, os operadores que zelam pela conformidade de suas atividades em relação aos regulamentos, poderão experimentar uma instabilidade normativa, provocando um descrédito sobre iniciativas de normatização, em especial quanto a real valia de um SGSO, que antes era tratado como requisito obrigatório para empresas certificadas, mas que agora poderá se tornar dispensável.

Dessa forma, o posicionamento desta entidade é de que a manutenção do requisito prescritivo do SGSO nas organizações aeroagrícolas, e seus manuais correlatos, ainda tem muito a contribuir para a conscientização de toda a comunidade, não sendo possível ainda uma flexibilização regulatória, sem que ao menos os operadores comerciais tenham chegado a atingir índices satisfatórios de aplicação do Sistema. O manual de boas práticas pode vir a complementar e elucidar os conceitos do SGSO, podendo ser usado conjuntamente ao MGSO, mas vemos como prematura sua substituição na forma proposta, sem que a comunidade tenha absorvido o conhecimento necessário acerca do Sistema durante todo o tempo em que este figurou como obrigatório, e que por vezes não teve o devido acompanhamento de sua aderência por parte da Agência, prejudicando a criação de uma cultura que não dependesse da ação regulatória do Estado, inviabilizando a simplificação proposta por esta Consulta Pública.

### **Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

#### **SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS**

#### **DIRETORIA DE SEGURANÇA DE VOO**

#### **1. OBJETIVO**

O presente documento visa apresentar as considerações da Diretoria de Segurança de Voo do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) acerca da Consulta Pública 12/2022, que apresenta proposta de revisão para o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”, proposta pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

#### **2. INTRODUÇÃO**

Conforme Justificativa apresentada pela Agência e constante na Consulta Pública, a presente proposta encontra-se no escopo de “Revisão do RBAC 137 com aprofundamento dos estudos para avaliar a regulação atual das operações aeroagrícolas e identificar a possibilidade de simplificação”. A Fase de Estudos do Tema foi formalizado no Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR e consolidado pela Nota Técnica nº 100/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO, implementando as conclusões dos estudos da AIR e outras que, resumidamente são as seguintes:

- a) foram adotadas as expressões "operação aeroaplicadora" ou "operação de aeroaplicação" e "operador aeroaplicador" ou "operador de aeroaplicação" em lugar de "operação aeroagrícola", etc., visto que não necessariamente os operadores que operam sob o RBAC nº 137 são do ramo aeroagrícola;*
- b) foram incluídas no rol de operações aeroaplicadoras a provocação artificial de chuvas e a modificação artificial de clima, e removida a exigência de registro de estabelecimento no MAPA;*
- c) foram removidas as menções às “aeronaves agrícolas”, pois nem todas as operações aeroaplicadoras são de natureza agrícola. No entanto, a aeronave deverá estar em situação aeronavegável e ser compatível com o serviço pretendido;*
- d) o operador comercial será cadastrado na ANAC, com posterior emissão de Cadastro de Operador Aeroaplicador (CAP). O cadastro visa substituir o processo de certificação;*
- e) propõe-se eliminar as especificações operativas, sendo que o cadastro será enriquecido para constar informações que constavam nas EO;*
- f) propõe-se a utilização de práticas operacionais implantadas que sigam um Guia de Boas Práticas para Operações Aeroaplicadoras a ser elaborado e fornecido pela ANAC e o operador aeroaplicador comercial poderá obter seu Cadastro de Operador Aeroaplicador (CAP) quando estiver liberado para operar;*
- g) foi mantido o requisito de que o operador comercial tenha um gestor responsável, mas foram dispensados os outros cargos da administração requerida constante das regras atuais;*
- h) deixará de ser requerido que o operador comercial tenha um SGSO e, conseqüentemente, MGSO, PRE, etc. No entanto, será exigido expressamente que o operador demonstre que o piloto foi adequadamente treinado para a atividade;*

- i) o operador será dispensado de possuir a aeronave para a aeroaplicação, mas ele deverá constar como operador de pelo menos uma aeronave que opera, configurada e aprovada para aeroaplicação;*
- j) os requisitos para envio de informações operacionais e de desempenho em segurança operacional foram redigidos de forma mais geral. A relevância e pertinência de cada parâmetro e informação para as atividades de fiscalização e vigilância da ANAC, bem como a periodicidade do envio será avaliada e definida em instrução suplementar de forma mais clara e direcionada para as especificidades de cada tipo de operador;*
- k) foram revisados os requisitos de diário de bordo, aplicando a Resolução nº 457/2017 e estabelecendo a ela exceções adequadas às operações aeroaplicadoras. Foram incorporados aspectos do processo nº 00058.016310/2020-32, referente à revisão da Resolução nº 457/2017. Deverá ser posteriormente publicada uma norma suplementar específica similar às atuais Portarias nºs 2.050/2018 e 3.220/2019;*
- l) foi dispensado o cadastro segundo o RBAC nº 137 para quem já possui certificação segundo o RBAC nº 133;*
- m) foi dispensada a certificação sob o RBAC nº 133 para helicópteros conduzindo exclusivamente operações aeroaplicadoras com dispensadores externos fixos instalados na aeronave e operando segundo o RBAC nº 137;*
- n) foi eliminada a necessidade de o operador comercial possuir uma sede operacional, mas ele deverá indicar ao menos uma sede administrativa, que poderá não estar no local da operação;*

### **3. PANORAMA ATUAL E O SGSO**

A aviação agrícola é uma importante ferramenta de apoio para o agronegócio e para a economia, o Brasil tem a segunda maior frota de aviação agrícola do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos. Segundo o balanço publicado na revista Aviação Agrícola, a frota de aeronaves aeroagrícolas brasileira iniciou 2021 com 2.352 aeronaves, sendo 1.459 aeronaves pertencentes a empresas que fazem o trato de lavouras para os produtores rurais e 869 aeronaves utilizadas por operadores privados (categoria TPP)<sup>1</sup>.

As operações aeroagrícolas possuem características próprias e envolvem perigos específicos, sendo uma das mais arriscadas operações para um piloto, devido às várias condições e situações de risco, como o relevo do terreno, o manuseio e aplicação de agrotóxicos e outros insumos agrícolas, realização de manobras a baixa altura, operações com carga variável, condições climáticas, o estresse físico, precária infraestrutura de suporte e manutenção, utilização de pistas não pavimentadas, inúmeras decolagens e pousos durante a aplicação, entre outros.

A exposição do piloto agrícola aos perigos específicos da atividade o coloca como o elo mais vulnerável na ocasião de uma ocorrência aeronáutica, sendo de longe a principal vítima em acidentes na aviação agrícola, compondo quase que completamente o total de fatalidades.

É possível controlar ou eliminar estas condições através da capacitação de pessoal para a prevenção de acidentes e incidentes, da fiscalização feita pela Autoridade Aeronáutica, além da implantação de um efetivo Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) e a utilização dos conceitos do Gerenciamento do Risco que contemplem métodos de identificação, avaliação, mitigação, controle de perigos e riscos.

Um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional deve conter a política e objetivos de segurança operacional do operador, além de uma definição de estrutura organizacional e de responsáveis, no que tange o gerenciamento dos riscos, metas e desempenho para melhorar o nível de segurança operacional, elaboração de um Plano de Respostas a Emergências, e o eficaz treinamento e promoção do SGSO para garantir a factibilidade do sistema, sendo fundamental para contribuir para a diminuição dos riscos deste segmento, quando bem elaborado e eficiente.

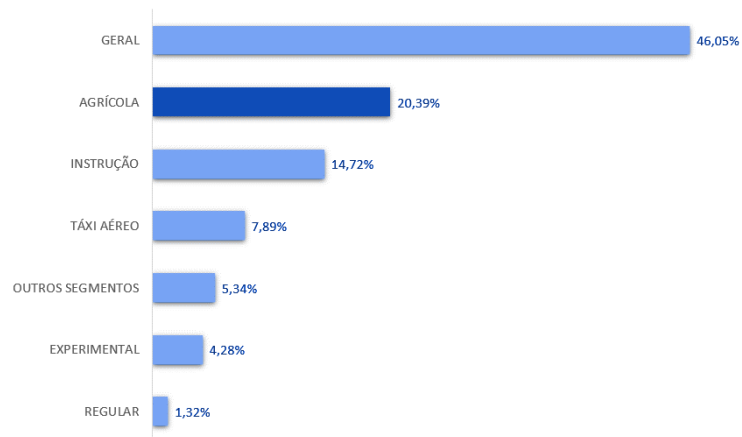
Destaca-se ainda que os ganhos nos níveis de segurança operacional não se limitam aos operadores comerciais, nos quais recai a exigência do SGSO pelo RBAC 137, mas alcançam também os muitos outros interessados na atividade aeroagrícola, pela difusão de seus conceitos e práticas na comunidade, incluído pilotos e operadores privados.

### **4. ESTATÍSTICAS DO SEGMENTO**

Em consulta ao Sumário Estatístico Aviões, desenvolvido pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), foram registrados 1.210 acidentes e 559 incidentes graves envolvendo aviões na aviação civil brasileira, nos anos de 2010 a 2019.<sup>2</sup> Desse total, o segmento de aviação agrícola representou 20,39% dos acidentes, registrando 245 acidentes no período considerado<sup>3</sup>, a frente de todos os outros segmentos, exceto o particular.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**  
Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

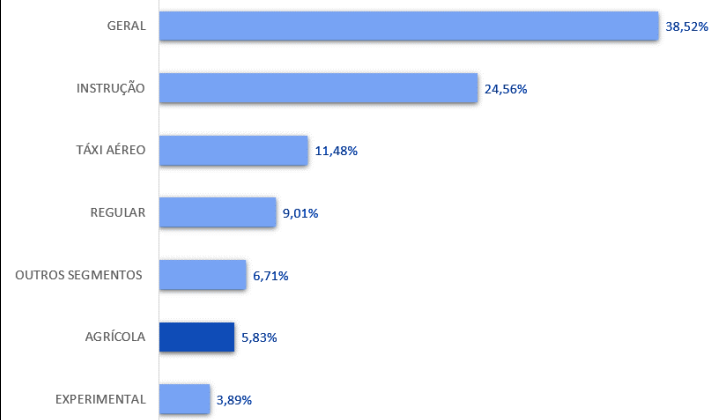
**PERCENTUAL DE ACIDENTES POR SEGMENTO | 2010 - 2019**



**Figura 01:** Percentual de Acidentes com Aviões por Segmento da Aviação Civil, no período compreendido entre 2010 e 2019, os dados foram extraídos do Sumário Estatístico - Aviões (2010 – 2019), emitido pelo CENIPA.

Já quando observados os incidentes graves, o segmento respondeu por 5,83% das ocorrências, registrando 53 incidentes graves no período.

**PERCENTUAL DE INCIDENTES GRAVES POR SEGMENTO | 2010 - 2019**



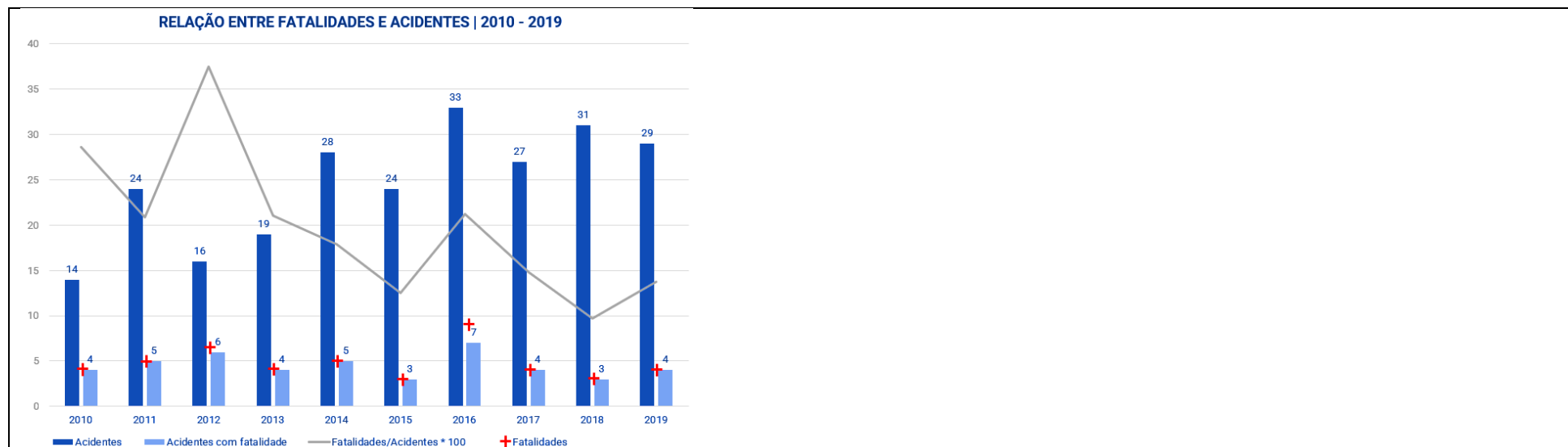
Fonte: Sumário Estatístico - Aviões (2010 – 2019), CENIPA.

**Figura 02:** Percentual de Incidentes Graves com Aviões por Segmento da Aviação Civil, no período compreendido entre 2010 e 2019, os dados foram extraídos do Sumário Estatístico - Aviões (2010 – 2019), emitido pelo CENIPA.

Observa-se que nesse período houve 52 fatalidades, com média de 6 por ano, sendo possível visualizar ainda o índice de fatalidades, obtido pelo cálculo do Número Total de Fatalidades/Número Total de acidentes X 100.

### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”



**Figura 03:** Relação entre fatalidades e acidentes na Aviação Agrícola, no período compreendido entre 2010 e 2019, os dados foram extraídos do Sumário Estatístico – Aviação Agrícola (2010 – 2019), emitido pelo CENIPA.

Visualizando a Figura 03, podemos observar a queda no índice de fatalidades após 2013, ano em que passou a vigorar a exigência de um SGSO a ser implementado por todos os operadores SAE Aeroagrícolas, o que pode sugerir o início da efetividade do SGSO nesse segmento a partir do seu primeiro ano de implementação. Já o número maior de acidentes poderia ser justificado pelo crescimento da frota e suas respectivas operações, carecendo de estudo para essa justificativa.

Ao observar o gráfico, verifica-se a manutenção de uma média do índice de fatalidades continuamente abaixo dos anos pré-implementação do Sistema quando comparado aos anos após implementação, havendo ligeiras variações dos índices máximos observados, que são praticamente correspondentes aos mínimos registrados no período anterior à implementação do SGSO.

Para que pudéssemos avaliar o período de 2020 a 2022, se fez necessária consulta ao Painel SIPAER<sup>4</sup>, visto que o Sumário contemplava apenas os dados até o ano de 2019. Ao observar a Figura 04, nota-se o aumento no índice de fatalidade no ano de 2022, levando em consideração a data de consulta ao Painel, em 13 de setembro.

Ainda que nenhum desses aumentos equiparem-se ao pico do índice no período pré-2013, constata-se a necessidade da efetivação das medidas mitigatórias e o gerenciamento de perigos e riscos para manutenção dos níveis de segurança operacional.

## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

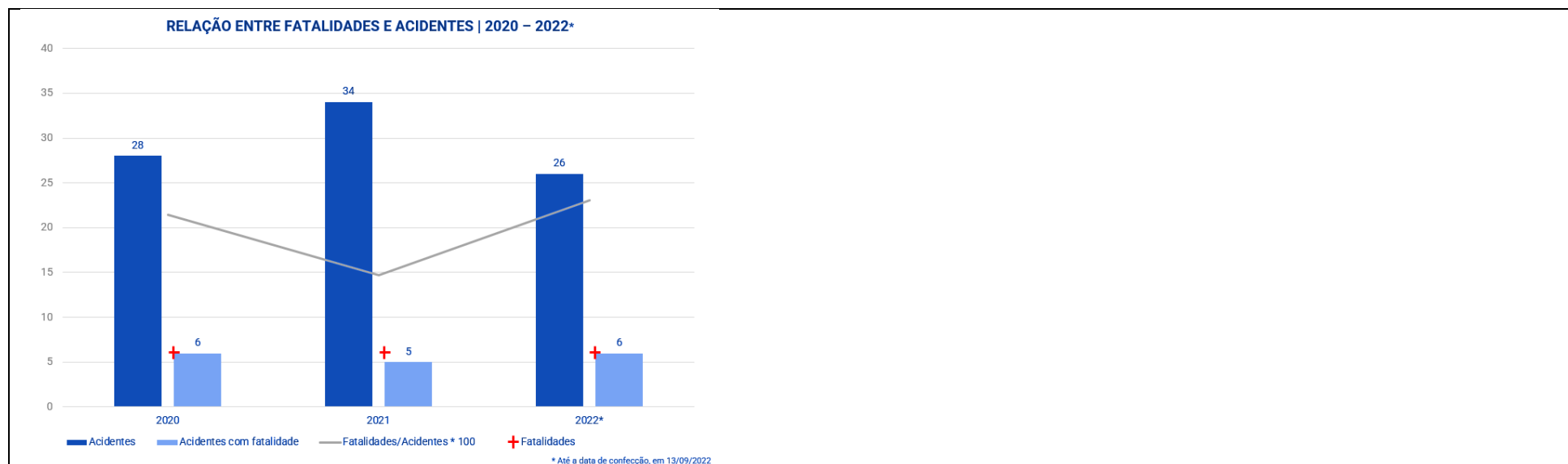


Figura 04: Relação entre fatalidades e acidentes na Aviação Agrícola, no período compreendido entre 2020 e 2022, os dados foram extraídos do Painel SIPAER, de responsabilidade do CENIPA.

### 5. ESTUDO DE CASO

Analisamos uma ocorrência aeronáutica classificada como acidente aeronáutico pelo CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos envolvendo uma aeronave agrícola, tendo como objetivo exemplificar e ilustrar as questões operacionais e humanas inseridas no contexto deste segmento da aviação. Este acidente foi selecionado pois nele existem falhas ativas e latentes sobre a operação específica do voo de aplicação agrícola, que poderiam ser mitigadas com a utilização do SGSO.

#### 5.1 Acidente PT-VYY (Somar Aero Agrícola LTDA. EPP) 09.mar.2019

A aeronave decolou da área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda Nova, Vila Nova dos Martírios, MA, por volta das 19h20min (UTC), a fim de realizar aplicação de defensivo agrícola, com um piloto a bordo. Com cerca de vinte minutos de voo, durante uma curva de reposicionamento, a aeronave colidiu contra os fios de uma rede elétrica de baixa tensão, perdeu altura e se chocou contra o solo.

Conforme o relatório do CENIPA A-040/CENIPA/2019<sup>5</sup>, o piloto era experiente e possuía cerca de 1.300 horas no modelo do avião (EMB 202A), tendo um total de, aproximadamente, 8.600 horas. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo. O seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A empresa estava autorizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a explorar serviço aéreo público especializado na atividade aeroagrícola até o ano de 2021, constando em sua Especificação Operativa a aeronave PT-VYY.

No dia da ocorrência, o piloto recebeu um mapa com poucos detalhes, pelo celular, indicando uma nova área a ser aplicada, sendo este o local onde ocorreu o acidente. Segundo informações, não houve reconhecimento visual prévio da área a ser sobrevoada. Além disso, o piloto desconhecia a área e nunca havia realizado aplicação de defensivo naquele local.

A ausência de um minucioso planejamento do voo, associado à falta de reconhecimento prévio da área, somado a uma possível dificuldade de visualização da rede de baixa tensão, propiciaram ao piloto uma avaliação equivocada da área que iria operar naquele momento, inibindo a percepção e o desvio do obstáculo em tempo hábil.

Assim, ao deixar de contemplar qualquer atividade de fomento à consciência situacional do piloto em relação às áreas de aplicação e um planejamento de voo efetivo, resta claro que os riscos decorrentes da operação não foram gerenciados e mitigados. Conforme o relatório, a supervisão gerencial e o planejamento do voo foram fatores contribuintes para o acidente.



## 5.2 Recomendação de Segurança - CENIPA:

Recomendação de Segurança é um documento emitido pelo CENIPA, no final de investigações de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, para diversos órgãos públicos, com a finalidade de sugerir procedimentos que resultem na melhoria da segurança da aviação civil.

Na ocorrência da aeronave PT-VYY, **foi proposto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por meio da recomendação A-040/CENIPA/2019 – 01, atuar junto à Somar Aero Agrícola Ltda., a fim de que o operador aprimore seu Gerenciamento de Segurança Operacional, criando métodos ou procedimentos definidos para analisar o risco de suas operações agrícolas, em especial quanto ao reconhecimento das áreas a serem sobrevoadas durante as operações.**

## 5.3 Demais Recomendações de Segurança

Muitas outras recomendações de segurança em diversas outras ocorrências no segmento da aviação agrícola foram apresentadas pelo CENIPA à ANAC, com especial foco no aprimoramento do SGSO, supervisão gerencial e gerenciamento de riscos nas operações, direcionadas à operadores privados e organizações certificadas pelo RBAC 137. Abaixo elencamos as principais recomendações encontradas no sítio eletrônico do CENIPA.<sup>6</sup>

**A-020/CENIPA/2020 - 01:** Atuar junto à empresa Xingu Aero Agrícola Ltda., a fim de que aquele operador aprimore o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) adotado, sobretudo no que diz respeito aos mecanismos de supervisão gerencial e gerenciamento de risco de suas operações aeroagrícolas.

**A-004/CENIPA/2020 – 01:** Atuar junto à Savana Aeroagrícola Ltda., a fim de assegurar que os métodos de controle e supervisão de suas operações de voo, bem como seus processos previstos no Manual de Gerenciamento Da Segurança Operacional (MGSO), assegurem a adequada identificação de perigos e de avaliação e mitigação dos riscos relativos à operação em áreas de pouso para uso aeroagrícola.

**A-004/CENIPA/2020 – 01:** Atuar junto à Savana Aeroagrícola LTDA., a fim de assegurar que os métodos de controle e supervisão de suas operações de voo, bem como seus processos previstos no Manual de Gerenciamento Da Segurança Operacional (MGSO), assegurem a adequada identificação de perigos e de avaliação e mitigação dos riscos relativos à operação em áreas de pouso para uso aeroagrícola.

**A-084/CENIPA/2019 – 01:** Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, com o objetivo de orientar os operadores de aeronaves utilizadas em operações privadas de fomento ou proteção da agricultura em geral sobre a necessidade de adotarem medidas mitigadoras, buscando dotar as áreas de pouso para uso aeroagrícola com a infraestrutura necessária para gerenciar os riscos decorrentes desse tipo de operação.

**A-038/CENIPA/2020 – 01:** Atuar junto à Redex Aeroagrícola LTDA, a fim de que aquele operador aprimore seu sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO), sobretudo no que diz respeito aos mecanismos de gerenciamento de risco envolvendo o controle de validade das habilitações de seus pilotos e à supervisão gerencial das suas operações aeroagrícolas.

**A-050/CENIPA/2019 – 01:** Atuar junto à empresa Fort Aviação Agrícola LTDA., a fim de que aquele operador aprimore o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) adotado pela empresa, sobretudo no que diz respeito aos mecanismos de instrução, supervisão gerencial e planejamento gerencial e de voo nas operações aeroagrícolas.

**A-019/CENIPA/2020 – 01:** Atuar junto à Aeroagrícola do Vale, COA 2011-10-4idr-03-01, no intuito de que aquele operador aprimore seu Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO).

**A-047/CENIPA/2019 – 02:** Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, com intuito de alertar os pilotos e operadores de serviços aeroagrícolas sobre a importância da correta utilização da ferramenta Gerenciamento de Risco à Segurança Operacional (GRSO).

**A-030/CENIPA/2020 – 01:** Atuar junto à empresa Ceal Aviação Agrícola LTDA., a fim de que aquele operador aprimore o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) adotado pela empresa, sobretudo no que diz respeito aos mecanismos de planejamento de voo e de supervisão gerencial das operações aeroagrícolas.

**A-074/CENIPA/2020 – 01:** Atuar junto à Aero Agrícola Cambará LTDA., com o intuito de verificar a efetividade dos mecanismos de supervisão gerencial das atividades aeroagrícolas, particularmente no que diz respeito aos processos de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos das operações.

**IG-023/CENIPA/2019 – 01:** Atuar junto à Aeromaj Aviação Agrícola LTDA., a fim de que aquele operador aprimore o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) adotado pela empresa, sobretudo no que diz respeito aos mecanismos de planejamento de voo, manutenção da atenção dos tripulantes durante os serviços de pulverização e de supervisão gerencial das operações aeroagrícolas.

**IG-023/CENIPA/2019 – 02:** Divulgar os ensinamentos colhidos no presente relatório, a fim de alertar pilotos e operadores da aviação civil brasileira sobre os riscos decorrentes de planejamentos de operações aeroagrícolas que não consideram corretamente os obstáculos presentes no terreno.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

**A-006/CENIPA/2019 – 02:** Atuar junto à Aeroagrícola Sureña LTDA., a fim de que aquele operador aprimore seus mecanismos de planejamento de voo, gerenciamento de risco e supervisão gerencial, visando incrementar os níveis de competência e segurança operacional requeridos para o desempenho das atividades para as quais tal empresa é certificada.

**A-098/CENIPA/2016 – 01:** Atuar junto à empresa Aeroagrícola Chapadão LTDA., a fim de que aquela organização aperfeiçoe seus mecanismos de planejamento de voo, gerenciamento de risco e supervisão gerencial, visando incrementar os níveis de competência e segurança operacional requeridos para o desempenho das atividades para as quais tal empresa é certificada.

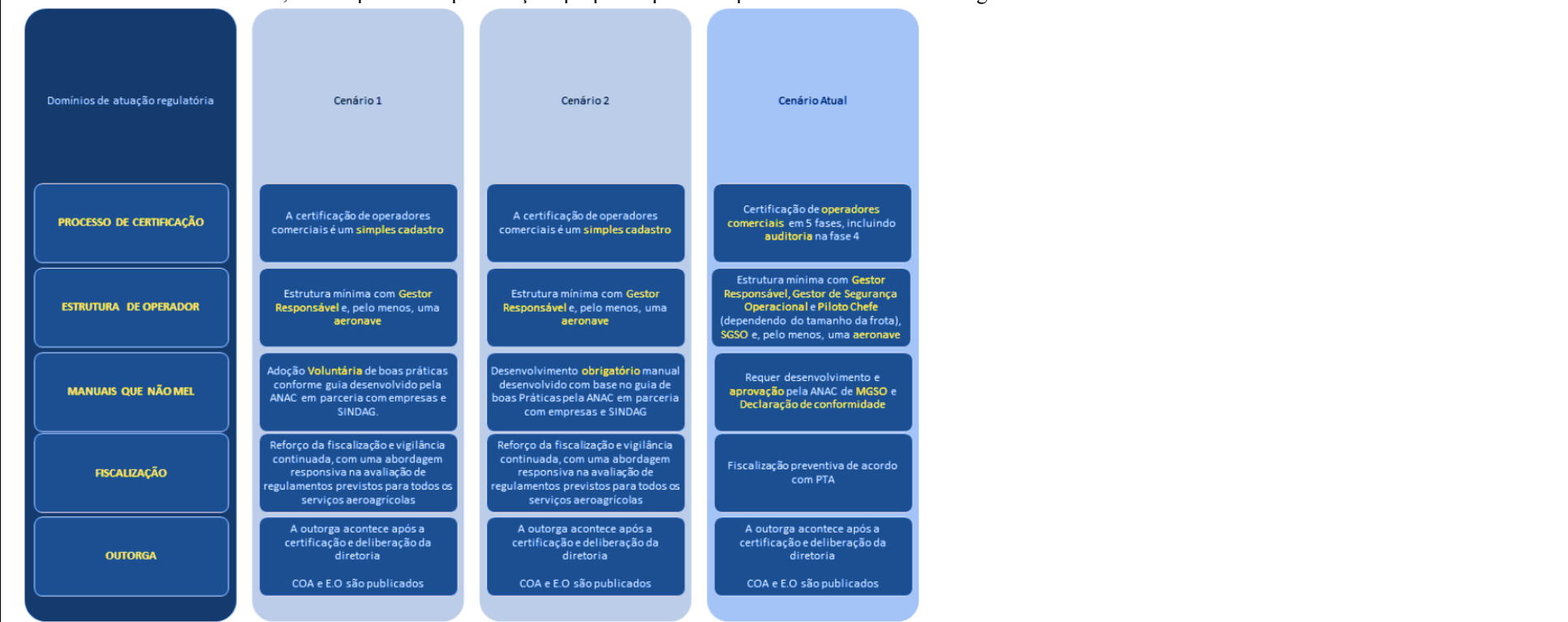
Reitera-se ainda que as recomendações de segurança propostas pelo CENIPA são elaboradas de forma reativa, ou seja, quando se identifica durante o curso de investigação de uma ocorrência aeronáutica que um processo ou procedimento figurou como fator contribuinte.

À face do exposto, o CENIPA ratifica por meio de suas recomendações de segurança que a implementação, operação e manutenção de um SGSO efetivo resulta na melhoria do nível de segurança operacional e poderia ter atuado como uma barreira para inúmeras ocorrências neste segmento, inibindo seus acontecimentos, ou em menor grau, atenuando sua severidade, com diminuição de fatalidades, como verificado nas estatísticas do item 4.

Tais recomendações, ao identificar de forma reativa a necessidade de aprimoramentos no SGSO de operadores certificados, podem denotar uma atividade fiscalizatória deficiente por parte da ANAC.

**6. CONSIDERAÇÕES ÀS PROPOSTAS**

A Análise de Impacto Regulatório da presente Consulta Pública 12/2022, sugere 3 cenários de regulação como subsídio para revisão do RBAC 137, que variam do cenário “menos restritivo” ao “mais restritivos”, e as respectivas especificações propostas pela AIR podem ser observadas na Figura 05.



**Figura 05:** Proposta de 3 cenários regulatórios como subsídio para a revisão do RBAC 137. Extraído da AIR Nº 1/2021/GTCE/GOAG/SPO

Buscaremos ao longo desse item trazer as propostas de revisão em cada cenário e domínio de atuação regulatória, em conjunto com a argumentação fundamentada pela Agência na Análise de Impacto Regulatório, bem como comentar o impacto dessas modificações na ótica desta Entidade.

**Processo de Certificação:**

**O que propõe:**

**A atual certificação de operadores comerciais se tornará um simples cadastro.**

**O que argumenta a AIR:**

**Nossa argumentação:**

**Estrutura de Operador:**

**O que propõe:**

**Deixar de requerer a apresentação de um Piloto Chefe;**

**O que argumenta a AIR:**

**Nossa argumentação:**

**O que propõe:**

**Deixar de requerer a apresentação de um Gestor de Segurança Operacional (GSO)**

Nos “cenários 1 e 2” propostos pela AIR, a estrutura mínima exigida contará com apenas a figura do Gestor Responsável, visto que não será requerido o gerenciamento de riscos por meio de SGSO”

**O que argumenta a AIR:**

*“As práticas regulatórias adotadas por meio do RBAC 137 e da IS 137-003 possuem diversas críticas. A primeira e mais comum é que o regulamento representa uma barreira de entrada no setor para operadores em condições de funcionarem em conformidade com boas práticas, apesar de não conseguirem implantar um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) ou manter um cargo de Gerente de Segurança Operacional (GSO). A atuação regulatória em vigor também não possui mecanismos capazes de permitir a autorresponsabilidade de operadores e pilotos nas operações, assim como não amplia a cultura de segurança de operadores e de pilotos.”*

**Nossa argumentação:**

No Cenário 01, foi proposto a adoção voluntária de um manual de boas práticas, somente. Já no Cenário 02, foi mantido o mesmo manual de boas práticas, mas sua adoção tornaria-se obrigatória. Ambos os cenários propostos pela AIR não contemplam o gerenciamento de riscos com base no SGSO, sendo assim, a figura do GSO tornaria-se sem valia nos cenários propostos.

É importante salientar que o cargo de GSO de uma organização certificada pelo atual RBAC 137 pode ser cumulativo com o cargo de Gestor Responsável, conforme orientações àqueles operadores divulgada pela Agência<sup>7</sup>, não restando claro em quais aspectos os operadores não conseguem atender a este requisito, tendo em vista que sua onerosidade pode ser fortemente reduzida por essa forma alternativa de cumprimento, que representaria pouco ou nenhum impacto na política de Gerenciamento da Segurança Operacional em pequenas organizações.

Conforme item 137.128 do atual RBAC 137 Emenda nº 04, é também dever do Gestor de Segurança Operacional, dentre outros, **planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do detentor do certificado;**

A minuta de revisão do RBAC 137, no item 137.127 (4) prevê as incumbências do Gestor Responsável, que dentre outras não relacionadas à segurança operacional, prevê a responsabilidade por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor do CAP.

Apesar da proposta de revisão deixar de requerer que o operador gerencie riscos por meio do SGSO, observa-se que o planejamento e promoção da segurança operacional não se encontra contemplado na redação da minuta, sem que seja apontado ainda um responsável por essas atividades. Da forma proposta, vemos como um grande prejuízo àqueles operadores que atualmente possuem uma cultura de segurança operacional estabelecida.

Ademais, não conseguimos observar como o Gestor Responsável conseguirá prestar contas pelo desempenho de segurança operacional sem que a tenha promovido no âmbito de sua organização, considerando que a segurança operacional é constituída por todos os envolvidos.

#### Manuais:

##### O que propõe:

##### **Deixar de requerer a apresentação de manuais correlatos ao SGSO (MGSO e Plano de Resposta à Emergência – PRE)**

Foi proposta a adoção voluntária de um manual de boas práticas para os cenários 1 e 2, sendo sua adoção voluntária no cenário menos restritivo, e obrigatória no cenário mais restritivo.

##### O que argumenta a AIR:

*“Com a entrada em vigor da Resolução nº 106, de 30/06/2009 e, posteriormente, do RBAC 137 EMD 00 em 2012, ou seja, desde a implantação desses requisitos, tem sido percebida a dificuldade dos operadores para estruturar o gerenciamento de risco com a estrutura proposta. Com isso, formou-se um mercado de auxílio aos operadores, com empresas dedicadas em produzir MGSO e documentos necessários para a certificação. A percepção dos servidores da Agência responsáveis pela análise desses materiais é de que seus conteúdos não refletem a realidade das operações, por descreverem procedimentos complexos e fora de contexto, extensos parágrafos com políticas e indicadores que, por vezes, são desconhecidos pelos gestores da empresa, dado o distanciamento que uma consultoria contratada pode ter. As inspeções de vigilância, por um lado, indicam imaturidade de operadores para implantar e manter as diretrizes de seus próprios MGSO aceitos; por outro lado, indicam que os operadores, ainda que de modo empírico e não documentado, gerenciam risco continuamente, com verificações de condições das pistas de pouso, com método para evitar contaminação do combustível e procedimentos de abastecimento, com realização de briefings e com várias outras ações que objetivam operações seguras.”*

##### Nossa argumentação:

Na proposta apresentada não será requerido o gerenciamento de riscos por meio de SGSO em ambos os cenários idealizados, dispensando a confecção de manuais correlatos, os quais serão substituídos pelo manual de boas práticas, sendo os pilotos responsáveis pela sua adoção no local de aeroaplicação, conforme descrito na AIR. Contudo, não pôde ser observada a promoção de uma política de segurança operacional (e suas boas práticas) como requisito prescritivo na minuta de revisão do RBAC 137, tampouco seu responsável. Assim, não se pôde garantir que os pilotos terão acesso a uma política de promoção de segurança operacional, ainda que a aplicação dessas políticas esteja sob sua responsabilidade.

Durante mapeamento da abordagem regulatória de outras autoridades de aviação civil, foi verificado pela ANAC, conforme exposto na AIR, que a autoridade americana FAA requer dos candidatos a operadores a apresentação de procedimentos de segurança e comunicações de

emergência que equivalem ao Plano de Resposta a Emergências previsto no RBAC 137, entretanto, sem que seja necessário um manual teórico como o requisitado pela ANAC. Já para a autoridade australiana CASA, os operadores comerciais em seu processo de certificação devem preparar um manual para ser aprovado pela autoridade, especificando os procedimentos a serem obedecidos pelos membros da tripulação e outras pessoas, visando garantir a segurança das operações. Observa-se então que ambas autoridades contemplam o requerimento de apresentação de procedimentos de segurança, variando apenas para a exigência da apresentação de um manual formal.

Como já colocado anteriormente, sendo o piloto agrícola o elo mais vulnerável numa ocorrência aeronáutica, **destacamos a importância da manutenção do Plano de Resposta de Emergência (PRE) para operadores aeroagrícolas**, que através de procedimentos, responsabilidades e informações claras, padronizadas e disponíveis aos envolvidos na operação, visa garantir uma resposta em tempo hábil às emergências, reduzindo as possibilidades de lesões e mortes. Ressalta-se ainda que o tempo é primordial durante a resposta a uma emergência, não sendo permitido que a falta de informações documentadas ocasione prejuízos ao processo de socorro.

A avaliação da efetividade das defesas implementadas é importante para garantir o funcionamento do processo de gerenciamento de riscos, que somente estará concluído quando a organização testar a validade de suas decisões e avaliar a efetividade das medidas mitigatórias implementadas, sendo imprescindível que o gerenciamento de riscos ocorra de maneira documentada e formal, propiciando a criação de uma cultura de segurança na organização. Ao deixar de requerer o gerenciamento de riscos formal, baseado em um MGSO, práticas que possam representar riscos podem ser ‘convencionadas’, fazendo com que os envolvidos na operação deixem de reportar situações, desistindo de impor opiniões e influenciar em certas situações operacionais por se sentirem acuados, com grande prejuízo à segurança das atividades.

Como verificado durante o estudo de caso e recomendações propostas pelo CENIPA para o segmento aeroagrícola, alguns operadores não possuíam um SGSO efetivo à época das ocorrências, sobretudo no que diz respeito aos mecanismos de planejamento de voo, supervisão gerencial, processos de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos, vindo tais deficiências a figurarem como fatores contribuintes em diversos acidentes. Assim, constata-se que não foi atingida uma plena cultura de segurança operacional neste segmento, tal como observa-se a sua melhor forma no segmento da aviação regular. Parcela dos operadores agrícolas, sejam privados ou comerciais, não atingiram o nível de consciência que pudesse compreender que quanto maior o investimento em sistemas de prevenção e gerenciamento de segurança, menor será a despesa com perdas materiais ou humanas.

Os benefícios da aplicação de SGSO nas organizações aeroagrícolas, bem como de uma cultura de segurança operacional, já foram observados até mesmo pelo Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG)<sup>8</sup>, ao estimular as auditorias de segurança operacional com consultor externo como uma boa prática para a detecção de itens ou condições de perigo nas organizações em atendimento ao atual RBAC 137.

É importante reiterar que, como bem apontado pela AIR, os operadores que zelam pela conformidade de suas atividades em relação aos regulamentos, poderão experimentar uma instabilidade normativa, provocando um descrédito sobre iniciativas de normatização, em especial quanto a real valia de um SGSO, que antes era tratado como requisito obrigatório para empresas certificadas, mas que agora poderá se tornar dispensável.

Dessa forma, o posicionamento desta entidade é de que a manutenção do requisito prescritivo do SGSO nas organizações aeroagrícolas, e seus manuais correlatos, ainda tem muito a contribuir para a conscientização de toda a comunidade, não sendo possível ainda uma flexibilização regulatória, sem que ao menos os operadores comerciais tenham chegado a atingir índices satisfatórios de aplicação do Sistema. O manual de boas práticas pode vir a complementar e elucidar os conceitos do SGSO, podendo ser usado conjuntamente ao MGSO, mas

vemos como prematura sua substituição na forma proposta, sem que a comunidade tenha absorvido o conhecimento necessário acerca do Sistema durante todo o tempo em que este figurou como obrigatório, e que por vezes não teve o devido acompanhamento de sua aderência por parte da Agência, prejudicando a criação de uma cultura que não dependesse da ação regulatória do Estado, inviabilizando a simplificação proposta por esta Consulta Pública.

## 7. CONCLUSÃO

O gerenciamento de riscos por meio do SGSO não necessariamente necessita de grandes investimentos para alcançar a melhora da segurança operacional, mas exige o compromisso dos envolvidos, não devendo ser taxado como um fardo regulatório, desencorajando sua aplicação e manutenção.

Desde 2013, quando se tornou obrigatório, o sistema não apresentou a aderência desejável e carece de uma aproximação maior da Agência com a comunidade do segmento, na possibilidade de proporcionar mais atividades de capacitação para operadores e pilotos, divulgação de boas práticas operacionais e conseguinte ampliação da cultura de segurança operacional.

As fragilidades desde sua implementação não asseguraram o cenário ideal também pela fiscalização deficiente, mas não se pode julga-lo como um completo fracasso, podendo inclusive ser verificada a queda do índice de fatalidades nas ocorrências aeronáuticas após implementação, e isso por si só já representam ganhos mais que satisfatórios ao abrandar a severidade de ocorrências e poupar vidas.

**Dessa forma, nosso posicionamento é para a manutenção do SGSO como item prescritivo para operadores regidos pelo RBAC 137, ainda que se possa avançar em sua simplificação.**

### RECOMENDAÇÕES:

- 1. Acúmulo do cargo e responsabilidades do GSO pelo Gestor Responsável, o qual deverá possuir também a formação requerida para a função de GSO.**
- 2. Aplicação do manual de boas práticas por toda a comunidade aeroagrícola concomitante ao respectivo MGSO;**
- 3. Manutenção do requerimento do PRE, a ser introduzida no corpo do MGSO do operador e não mais como um manual auxiliar;**
- 4. Maior aproximação por parte da Agência, promovendo capacitação em SGSO com foco no segmento aeroagrícola;**

### Notas:

<sup>1</sup> BRASIL INICIA 2021 COM 2.352 AERONAVES AGRÍCOLAS. Revista AVAG, 12 abr. 2021. Disponível em: <https://revistaavag.org.br/brasil-inicia-2021-com-2-352-aeronaves-agricolas/>. Acesso em: 13 set. 2022.

<sup>2</sup> CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (CENIPA). Sumário Estatístico: Aviões. 2010 - 2019, Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/estatisticas/panorama?download=207:sumario-estatistico-de-avioes>. Acesso em: 12 set. 2022.

<sup>3</sup> CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (CENIPA). Sumário Estatístico: Aviação Agrícola. 2010 - 2019, Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/estatisticas/panorama?download=208:sumario-estatistico-da-aviacao-agricula>. Acesso em: 12 set. 2022.

<sup>4</sup> PAINEL SIPAER - PANORAMA DAS OCORRÊNCIAS. Disponível em:

[http://painelsipaer.cenipa.aer.mil.br/QvAJAZZfc/pendoc.htm?document=SIGAER%2Fgia%2Fqv%2Fpainel\\_sipaer.qvw&host=QVS%40cirros31-37&anonymous=true](http://painelsipaer.cenipa.aer.mil.br/QvAJAZZfc/pendoc.htm?document=SIGAER%2Fgia%2Fqv%2Fpainel_sipaer.qvw&host=QVS%40cirros31-37&anonymous=true). Acesso em: 13 set. 2022.

<sup>5</sup> CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS. In: RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO: A-040/CENIPA/2019., 30 dez. 2021. Disponível em: [http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/pt/PT-VYY\\_09\\_03\\_2019\\_AC..pdf](http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/pt/PT-VYY_09_03_2019_AC..pdf). Acesso em: 12 set. 2022.

<sup>6</sup> RECOMENDAÇÕES de Segurança: CENIPA. Disponível em: <http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/recomendacoes.php>. Acesso em: 12 set. 2022.

<sup>7</sup> AGÊNCIA Nacional de Aviação Civil (ANAC). In: **PERGUNTAS E RESPOSTAS SOBRE SGSO**: SAE - Operador Aeroagrícola. Setembro 2019. Disponível em: [https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/sgso/arquivos/sacoperadoraeroagrcola\\_web.pdf](https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/sgso/arquivos/sacoperadoraeroagrcola_web.pdf). Acesso em: 15 set. 2022.

<sup>8</sup> AUDITORIAS de Segurança Operacional: SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA (SINDAG). Disponível em: [https://sindag.org.br/colunas\\_sindag/auditorias-de-seguranca-operacional/](https://sindag.org.br/colunas_sindag/auditorias-de-seguranca-operacional/). Acesso em: 16 set. 2022.

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

A contribuição estabelece um nexo de causalidade entre o surgimento do SGSO agrícola e a redução do número de acidentes. No entanto, cabe observar que o SGSO para o operador aeroagrícola era exigido desde julho de 2009, com a publicação da Resolução nº 106/2009, e que o RBAC nº 137 apenas incorporou os requisitos de SGSO no regulamento específico. Desse modo, entendemos que não é possível estabelecer um nexo de causalidade objetivo entre o surgimento do SGSO e a redução do número de acidentes.

Feita esta ressalva, aborda-se as recomendações do SNA:

Com relação à recomendação nº 1, esclarece-se que o fato de a ANAC não obrigar mais o operador a ter um SGSO implantado não significa que se o está desonerando de ter algum processo de gerenciamento de riscos – como passou a prever explicitamente a seção 137.215. Neste sentido, de acordo com o parágrafo 137.127(a)(4), o gestor responsável se responsabilizará por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor de CDAG. Ele poderá cumprir essa função ele mesmo, ou ele poderá contratar alguém para auxiliá-lo nessa função. De todo modo, a possibilidade de acumulação do cargo já está dada pelo próprio requisito do parágrafo 137.127(a)(4) da proposta.

Com relação às recomendações nºs 2 e 3, um manual de boas práticas está sendo elaborado e espera-se que os operadores façam dele bom proveito para a segurança de suas operações. No entanto, neste momento, a ANAC opta por torná-lo apenas um manual de cumprimento recomendado e não obrigatório. A ANAC acredita que não haverá uma deterioração do atual desempenho de segurança operacional dos operadores e poderá reavaliar essa decisão no futuro caso entenda necessário.

Com relação à recomendação nº 4, a ANAC entende que o treinamento requerido pelo parágrafo 137.127(a)(4), a ser preparado e ministrado pelo próprio operador, levando em conta a sua própria condição operacional, será mais efetivo do que um SGSO formal, muitas vezes preparado por consultorias que não estão imersas no ambiente operacional do operador. Naturalmente, o operador deverá deixar evidências de que os treinamentos são ministrados e poderá ser fiscalizado. Foi incluída ainda uma seção 137.215, que requererá que o operador possua um processo formal de identificação de perigos e de suas mitigações, assim como requererá que ele inclua os perigos já conhecidos e as novas lições aprendidas ao longo do tempo no treinamento requerido pelo parágrafo 137.207(b).

#### Itens alterados na proposta:

RBAC nº 137.207(b) e 137.215.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 96 (23041)

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER

**Tipo de contribuição:** Inclusão

#### Contribuição

#### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

137.201 (f) Um operador aeroagrícola poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e calda) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico aprovado pelo ANAC, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.

#### Justificativa:

As operações aeroagrícolas em determinadas aeronaves se tornam mais seguras as ações de reabastecimento com os motores ligados do que desligados e novamente acionados. Primeiramente está pelo fato desta operação envolver ações repetidas de tarefas trazendo a um cansaço físico maior, observa-se ainda aeronaves com uso de fontes externas de acionamento fazendo com que os ajudantes fique mais perto da hélice em funcionamento para remoção de GPU (fonte externa) do que do próprio abastecimento.

Empresas regidas pelo RBAC 121 através de procedimentos específicos realizam o reabastecimento com os motores ligados. Através de um gerenciamento de risco adequado para este tipo de operação, ela poderá ser implantada na aviação agrícola diminuindo os riscos operacionais e eventuais acidentes por distração.

Apresentando um treinamento específico com procedimentos operacionais aplicados para este tipo de ação a empresa poderá executar com eficiência a operação desta forma.

IMPACTO REGULATÓRIO: As operações de reabastecimento das aeronaves com os motores desligados durante uma operação aeroagrícola retardam ações imediatas nas operações de combate à incêndio (operação essencial para a nação). Adiciona danos aos motores especialmente as turbinas, devido tempo de resfriamento insuficiente, acionamento inapropriado, exposição para trincas de escapamentos entre outras ações negativas que impactam a vida útil do motor, levando a uma série de reparos adicionais e custos elevados. Impactos nas ações dos pilotos no que tange a concentração e alerta. Tarefas múltiplas em solo repetidas (acionamento/corte) poupando poucos minutos disponíveis para um pequeno descanso.

**Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

**SUBPARTE C**

**REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]**

**137.201 Requisitos para operação**

(a) O operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com o serviço pretendido e somente pode utilizá-lá nestas operações se:

(1) a aeronave for cadastrada ou registrada no Brasil;

(2) [reservado];

(3) existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações;

(4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados; e

(5) ~~a aeronave não transportar passageiros~~ [vedada a condução de passageiros durante operações aeroagrícolas em aeronaves certificadas para 2 pessoas.] – vide 4.12. deste documento

(b) Um operador somente poderá utilizar um equipamento específico em operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] se:

(1) a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto; e

(2) existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado.

(c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor.

(d) Caso a aeronave seja equipada com dispositivo para alijamento do tanque como um todo, o comando de alijamento do tanque deve possuir um sistema de proteção que impeça o alijamento inadvertido.

(e) Um operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.

[(f) Um operador aeroagrícola poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e calda) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico aprovado pelo ANAC, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.] – vide 4.13. deste documento

**137.203 Requisitos de manutenção**

(a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBAC no 43 e 145, bem como da subparte E do RBAC no 91.

(b) O operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas e instalações adequadas.

(c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação ~~aeroaplicadora~~. [aeroagrícola]. [As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:

(1) a manutenção de 50 e 100 horas;

(2) atestar CVA; e

(3) complemento de DA com graus de complexidade de até 300 horas.] – vide 4.23. deste documento.



[(d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando:

- (1) substituição de luzes de posição e navegação;
- (2) substituição de faróis;
- (3) calibragem dos pneus; e
- (4) inspeção periódica de manutenção (50 horas) sempre que o fabricante permitir.] – vide 4.24. deste documento.

#### 137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroagrícolas]

(a) O operador privado somente pode conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] sobre uma propriedade se ele for o proprietário ou o arrendatário.

#### 137.207 Requisitos para pilotos

(a) Somente podem ser designados para realizar operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeronaves tripuladas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBAC Nº 61 e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC Nº 67, válido. No caso de operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] com aeronaves não tripuladas, somente podem ser designados pilotos remotos e/ou observadores que atendam aos requisitos aplicáveis à operação dessas aeronaves.

(b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] depois de ter sido submetido a treinamento adequado [ao treinamento] – vide 4.14. deste documento para a atividade [com reciclagens]. – vide 4.14. deste documento O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, [da aeronave] – vide 4.14. deste documento e da empresa [ou operação agrícola privada]. – vide 4.14. deste documento Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.

#### 137.209 Equipamentos de segurança de voo

(a) Uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

- (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;
- (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;
- (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;
- (4) calçados fechados; [e
- (5) macacão]. – vide 4.15. deste documento

#### 137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento

#### 137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

[(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:

- (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e
- (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

#### 137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

### SUBPARTE D

#### ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPlicação [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROPlicADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS

##### 137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola]

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Foi incluído o seguinte texto em 137.201(f), em lugar do proposto pelo proponente: “(f) Um operador aeroagrícola somente poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e produto) com o motor ligado se não houver vedação no manual aprovado da aeronave e se o operador e o piloto em comando considerarem que o procedimento está dentro de um nível de risco aceitável.” Caberá ao operador decidir o que fazer para manter o seu risco dentro de um nível para ele aceitável e a ANAC opta por não prescrever o que o operador deverá fazer para atingir este objetivo. A ANAC também não aprovará tal procedimento, pois não está claro que essa etapa burocrática é necessária para aumentar os níveis de segurança. No entanto, a Agência observará os reportes de ocorrências e/ou os relatórios de incidentes/acidentes a fim de futuramente verificar se essa decisão deveria ser revista.  Com relação aos itens 4.12, 4.14 a 4.17, e 4.23 e 4.24, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 28, 30 a 33, e 39 e 40 deste Relatório. <b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.201(f) – inclusão.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 97 (23040)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.201. (5) vedada a condução de passageiros durante operações aeroagrícolas em aeronaves certificadas para 2 pessoas.	
<b>Justificativa:</b> Existe aeronave agrícola certificada para duas pessoas. Neste caso em traslado, a operação com um passageiro poderia ser permitida. Portanto durante operações aeroagrícolas o uso é restrito para apenas o piloto em comando. IMPACTO REGULATÓRIO: Aeronaves previamente certificadas para duas pessoas fazem promoções sobre suas vantagens operacionais por ser certificada para duas pessoas nos deslocamentos entre as áreas. No caso de certificações futuras de novas aeronaves para 2 pessoas na aviação agrícola este requisito estaria limitando a operação das vantagens dessas aeronaves.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> SUBPARTE C REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] 137.201 Requisitos para operação (a) O operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com o serviço pretendido e somente pode utilizá-lá nestas operações se: (1) a aeronave for cadastrada ou registrada no Brasil; (2) [reservado];	

(3) existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações;

(4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados; e

(5) a aeronave não transportar passageiros [vedada a condução de passageiros durante operações aeroagrícolas em aeronaves certificadas para 2 pessoas.] – vide 4.12. deste documento

(b) Um operador somente poderá utilizar um equipamento específico em operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas] se:

(1) a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto; e

(2) existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado.

(c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor.

(d) Caso a aeronave seja equipada com dispositivo para alijamento do tanque como um todo, o comando de alijamento do tanque deve possuir um sistema de proteção que impeça o alijamento inadvertido.

(e) Um operador aeroaplicador [aeroagrícola] pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.

[(f) Um operador aeroagrícola poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e calda) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico aprovado pelo ANAC, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.] – vide 4.13. deste documento

#### 137.203 Requisitos de manutenção

(a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas] deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBAC no 43 e 145, bem como da subparte E do RBAC no 91.

(b) O operador aeroaplicador [aeroagrícola] deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas e instalações adequadas.

(c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação aeroaplicadora [aeroagrícola]. [As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:

(1) a manutenção de 50 e 100 horas;

(2) atestar CVA; e

(3) complemento de DA com grau de complexidade de até 300 horas.] – vide 4.23. deste documento.

[(d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando:

(1) substituição de luzes de posição e navegação;

(2) substituição de faróis;

(3) calibragem dos pneus; e

(4) inspeção periódica de manutenção (50 horas) sempre que o fabricante permitir.] – vide 4.24. deste documento.

#### 137.205 Limitações para operadores privados aeroaplicadoras [aeroagrícolas]

(a) O operador privado somente pode conduzir operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas] sobre uma propriedade se ele for o proprietário ou o arrendatário.

#### 137.207 Requisitos para pilotos

(a) Somente podem ser designados para realizar operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas] em aeronaves tripuladas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBAC Nº 61 e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC Nº 67, válido. No caso de operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas] com aeronaves não tripuladas, somente podem ser designados pilotos remotos e/ou observadores que atendam aos requisitos aplicáveis à operação dessas aeronaves.

(b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] depois de ter sido submetido a treinamento adequado [ao treinamento] – vide 4.14. deste documento para a atividade [com reciclagens]. – vide 4.14. deste documento O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, [da aeronave] – vide 4.14. deste documento e da empresa [ou operação agrícola privada]. – vide 4.14. deste documento Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.

#### 137.209 Equipamentos de segurança de voo

(a) Uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

- (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;
- (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;
- (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;
- (4) calçados fechados; [e
- (5) macacão]. – vide 4.15. deste documento

#### 137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

[b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento

#### 137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

[b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:

- (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e
- (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

#### 137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

### SUBPARTE D

## ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROPLOCADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS

### 137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola]

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

#### Análise da contribuição:

Com relação à sugestão referente ao parágrafo 137.201(a)(5), foi alterado o termo “passageiro” para “pessoa não envolvida com a operação”. A aeronave pode estar certificada para duas pessoas e uma outra pessoa envolvida com a operação poderia ser transportada, mesmo que não tivesse função a bordo. A vedação para o transporte de pessoa não envolvida apenas durante a operação aeroagrícola já se encontra no caput (137.201(a)). Também não é necessário mencionar a certificação, porque ela já está implícita em uma aeronave com o certificado de aeronavegabilidade válido, que indica o número de pessoas que pode haver a bordo.

Com relação aos itens 4.13 a 4.17, e 4.23 a 4.24, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 29 a 33, e 39 e 40 deste Relatório.

#### Itens alterados na proposta:

RBAC nº 137.201(a)(5).

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.203 (c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação aeroagrícola. As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam: (1) a manutenção de 50 e 100 horas; (2) atestar CVA; e (3) complemento de DA com grau de complexidade de até 300 horas.	
<b>Justificativa:</b> A utilização de um mecânico para tarefas no local de operação já estão atribuídas no RBAC 137 emenda 04, porém não se define quais são as tarefas previstas aprovadas para um mecânico. IMPACTO REGULATÓRIO: Entendimento vago dos serviços e atribuições definidas por um mecânico no local de operação. Erro de tarefa e serviços devido aplicabilidades autorizadas.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> SUBPARTE C REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] 137.201 Requisitos para operação (a) O operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com o serviço pretendido e somente pode utilizá-lá nestas operações se: (1) a aeronave for cadastrada ou registrada no Brasil; (2) [reservado]; (3) existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações; (4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados; e (5) <del>a aeronave não transportar passageiros</del> [vedada a condução de passageiros durante operações aeroagrícolas em aeronaves certificadas para 2 pessoas.] – vide 4.12. deste documento (b) Um operador somente poderá utilizar um equipamento específico em operações <del>aeroaplicadoras</del> [aeroagrícolas] se: (1) a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto; e (2) existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado. (c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor. (d) Caso a aeronave seja equipada com dispositivo para alijamento do tanque como um todo, o comando de alijamento do tanque deve possuir um sistema de proteção que impeça o alijamento inadvertido. (e) Um operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.	

[(f) Um operador aeroplacador poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e calda) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico aprovado pelo ANAC, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.] – vide 4.13. deste documento

#### 137.203 Requisitos de manutenção

(a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBAC no 43 e 145, bem como da subparte E do RBAC no 91.

(b) O operador aeroplacador [aeroplacador] deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas e instalações adequadas.

(c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação aeroplacadora. [aeroplacadora]. [As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:

(1) a manutenção de 50 e 100 horas;

(2) atestar CVA; e

(3) complemento de DA com graus de complexidade de até 300 horas.] – vide 4.23. deste documento.

[(d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando:

(1) substituição de luzes de posição e navegação;

(2) substituição de faróis;

(3) calibragem dos pneus; e

(4) inspeção periódica de manutenção (50 horas) sempre que o fabricante permitir.] – vide 4.24. deste documento.

#### 137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroplacadoras]

(a) O operador privado somente pode conduzir operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] sobre uma propriedade se ele for o proprietário ou o arrendatário.

#### 137.207 Requisitos para pilotos

(a) Somente podem ser designados para realizar operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] em aeronaves tripuladas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBAC Nº 61 e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC Nº 67, válido. No caso de operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] com aeronaves não tripuladas, somente podem ser designados pilotos remotos e/ou observadores que atendam aos requisitos aplicáveis à operação dessas aeronaves.

(b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroplacadora [aeroplacadora] depois de ter sido submetido a treinamento adequado [ao treinamento] – vide 4.14. deste documento para a atividade [com reciclagens]. – vide 4.14. deste documento O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, [da aeronave] – vide 4.14. deste documento e da empresa [ou operação agrícola privada]. – vide 4.14. deste documento Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.

#### 137.209 Equipamentos de segurança de voo

(a) Uma operação aeroplacadora [aeroplacadora] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;

(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;

(3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;

(4) calçados fechados; [e

(5) macacão]. – vide 4.15. deste documento

#### 137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

**137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

**[(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:**

(1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e

(2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

**137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

**SUBPARTE D**

**ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

**137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola]**

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

O RBAC nº 43 e a IS nº 91-403-001 determinam as prerrogativas do mecânico de manutenção aeronáutica. O requisito do RBAC nº 137 apenas estabelece que ele pode fazer a manutenção no local da operação aeroagrícola e não é objetivo estabelecer limitações ou prerrogativas adicionais no RBAC nº 137.

Com relação aos itens 4.12 a 4.17, e 4.24, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 28 a 33, e 40 deste Relatório.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 99 (23052)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroplacadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

137.203 (d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando:

(1) substituição de luzes de posição e navegação;

(2) substituição de faróis;

(3) calibragem dos pneus; e

(4) inspeção periódica de manutenção (50 horas) sempre que o fabricante permitir.

**Justificativa:**

Já existe a liberação de fabricantes em reparos básicos de manutenção aplicáveis aos pilotos apenas no local de operação.

IMPACTO REGULATÓRIO: Redução de tempo improdutivo da aeronave. Melhoria nos prazos de entrega de serviço e deslocamento de mecânicos e/ou aeronaves conforme necessidade adequada.

**Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

**SUBPARTE C**

**REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROPACADORAS [AEROAGRÍCOLAS]**

**137.201 Requisitos para operação**

(a) O operador aeroplacador [aeroagrícola] deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com o serviço pretendido e somente pode utilizá-lá nestas operações se:

- (1) a aeronave for cadastrada ou registrada no Brasil;
- (2) [reservado];
- (3) existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações;
- (4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados; e
- (5) a aeronave não transportar passageiros [vedada a condução de passageiros durante operações aeroagrícolas em aeronaves certificadas para 2 pessoas.] – vide 4.12. deste documento

(b) Um operador somente poderá utilizar um equipamento específico em operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] se:

- (1) a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto; e
- (2) existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado.

(c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor.

(d) Caso a aeronave seja equipada com dispositivo para alijamento do tanque como um todo, o comando de alijamento do tanque deve possuir um sistema de proteção que impeça o alijamento inadvertido.

(e) Um operador aeroplacador [aeroagrícola] pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.

[f) Um operador aeroagrícola poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e calda) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico aprovado pelo ANAC, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.] – vide 4.13. deste documento

**137.203 Requisitos de manutenção**

(a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBAC no 43 e 145, bem como da subparte E do RBAC no 91.

(b) O operador aeroplacador [aeroagrícola] deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas e instalações adequadas.

(c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação aeroplacadora [aeroagrícola]. [As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:

- (1) a manutenção de 50 e 100 horas;
- (2) atestar CVA; e
- (3) complemento de DA com grau de complexidade de até 300 horas.] – vide 4.23. deste documento.

[d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando:

- (1) substituição de luzes de posição e navegação;
- (2) substituição de faróis;
- (3) calibragem dos pneus; e
- (4) inspeção periódica de manutenção (50 horas) sempre que o fabricante permitir.] – vide 4.24. deste documento.



**137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) O operador privado somente pode conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] sobre uma propriedade se ele for o proprietário ou o arrendatário.

**137.207 Requisitos para pilotos**

(a) Somente podem ser designados para realizar operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeronaves tripuladas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBAC Nº 61 e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC Nº 67, válido. No caso de operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] com aeronaves não tripuladas, somente podem ser designados pilotos remotos e/ou observadores que atendam aos requisitos aplicáveis à operação dessas aeronaves.

(b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] depois de ter sido submetido a treinamento adequado [ao treinamento] – vide 4.14. deste documento para a atividade [com reciclagens]. – vide 4.14. deste documento O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, [da aeronave] – vide 4.14. deste documento e da empresa [ou operação agrícola privada]. – vide 4.14. deste documento Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.

**137.209 Equipamentos de segurança de voo**

(a) Uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

- (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;
- (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;
- (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;
- (4) calçados fechados; [e

(5) macacão]. – vide 4.15. deste documento

**137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas**

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento

**137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

[(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:

- (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e
- (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

**137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

**SUBPARTE D**

**ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

**137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola]**

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

As prerrogativas de manutenção do piloto já estão previstas no RBAC nº 43 e na IS nº 43-012 e não é escopo da presente emenda rediscuti-las.

Com relação aos itens 4.12 a 4.17, e 4.23, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 28 a 33, e 39 deste Relatório.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 100 (23042)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.207 (b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroagrícola depois de ter sido submetido ao treinamento para a atividade com reciclagens. O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, da aeronave e da empresa ou operação agrícola privada. Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.	
<b>Justificativa:</b> A Remoção da palavra “adequada” deverá ser removida pois não se define uma parametrização correta de resultados. O treinamento com reciclagens para exercer a atividade aeroagrícola é essencial no intuito de garantir a qualidade operacional e a segurança de voo, devendo ser observada para todos os operadores aeroagrícolas sem exceção. IMPACTO REGULATÓRIO: Ausência de definições claras de treinamento estabelece uma falta de desatenção neste quesito por parte dos pilotos. A ausência de treinamento aos pilotos interferem diretamente no crescimento de incidentes/acidentes, quebra de procedimentos, aumento de seguros entre outros recursos financeiros indesejáveis.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> SUBPARTE C REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS <b>[AEROAGRÍCOLAS]</b> 137.201 Requisitos para operação (a) O operador <del>aeroaplicador</del> <b>[aeroagrícola]</b> deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com o serviço pretendido e somente pode utilizá-lá nestas operações se: (1) a aeronave for cadastrada ou registrada no Brasil; (2) [reservado]; (3) existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações; (4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados; e (5) <del>a aeronave não transportar passageiros</del> <b>[vedada a condução de passageiros durante operações aeroagrícolas em aeronaves certificadas para 2 pessoas.] – vide 4.12. deste documento</b> (b) Um operador somente poderá utilizar um equipamento específico em operações <del>aeroaplicadoras</del> <b>[aeroagrícolas]</b> se: (1) a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto; e (2) existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado. (c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor. (d) Caso a aeronave seja equipada com dispositivo para alijamento do tanque como um todo, o comando de alijamento do tanque deve possuir um sistema de proteção que impeça o alijamento inadvertido. (e) Um operador <del>aeroaplicador</del> <b>[aeroagrícola]</b> pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.	

[(f) Um operador aeroplacador poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e calda) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico aprovado pelo ANAC, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.] – vide 4.13. deste documento

#### 137.203 Requisitos de manutenção

(a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBAC no 43 e 145, bem como da subparte E do RBAC no 91.

(b) O operador aeroplacador [aeroplacador] deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas e instalações adequadas.

(c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação aeroplacadora. [aeroplacadora]. [As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:

(1) a manutenção de 50 e 100 horas;

(2) atestar CVA; e

(3) complemento de DA com graus de complexidade de até 300 horas.] – vide 4.23. deste documento.

[(d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando:

(1) substituição de luzes de posição e navegação;

(2) substituição de faróis;

(3) calibragem dos pneus; e

(4) inspeção periódica de manutenção (50 horas) sempre que o fabricante permitir.] – vide 4.24. deste documento.

#### 137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroplacadoras]

(a) O operador privado somente pode conduzir operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] sobre uma propriedade se ele for o proprietário ou o arrendatário.

#### 137.207 Requisitos para pilotos

(a) Somente podem ser designados para realizar operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] em aeronaves tripuladas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBAC Nº 61 e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC Nº 67, válido. No caso de operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] com aeronaves não tripuladas, somente podem ser designados pilotos remotos e/ou observadores que atendam aos requisitos aplicáveis à operação dessas aeronaves.

(b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroplacadora [aeroplacadora] depois de ter sido submetido a treinamento adequado [ao treinamento] – vide 4.14. deste documento para a atividade [com reciclagens]. – vide 4.14. deste documento O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, [da aeronave] – vide 4.14. deste documento e da empresa [ou operação agrícola privada]. – vide 4.14. deste documento Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.

#### 137.209 Equipamentos de segurança de voo

(a) Uma operação aeroplacadora [aeroplacadora] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;

(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;

(3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;

(4) calçados fechados; [e

(5) macacão]. – vide 4.15. deste documento

#### 137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

**137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

[b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:

(1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e

(2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

**137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

**SUBPARTE D**

**ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

**137.301 Área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola]**

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à sugestão referente ao parágrafo 137.207(b). O texto foi alterado para dizer que “O(s) treinamento(s) deve(m) garantir que o piloto se mantenha adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local da operação, da aeronave e do operador”.

Foi incluído no texto a necessidade de familiarização com a aeronave, conforme foi sugerido. E o texto também foi modificado para clarificar que a familiarização é com o local da operação. O guia trará orientações para os treinamentos iniciais e os subsequentes que mantenham o piloto adequadamente qualificado e familiarizado.

Com relação aos itens 4.12 e 4.13, 4.15 a 4.17, e 4.23 e 4.24, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 28 e 29, 31 a 33, e 39 e 40 deste Relatório.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 137.207(b).

**CONTRIBUIÇÃO Nº 101 (23043)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroplacadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

137.209. (a) Uma operação aeroagrícola somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;

(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;

(3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;

(4) calçados fechados; e

(5) macacão.

**Justificativa:**

A inclusão do equipamento de proteção macacão se faz necessário no quesito fator de segurança proteger o piloto da exposição dos produtos de agrotóxico, dos raios solares e em caso de pouso de emergência garantir uma pequena proteção corporal. O macacão uniformiza a padronização dos pilotos agrícolas durante os voos em operações aeroagrícolas, facilitando a identificação do piloto no comando de uma aeronave agrícola.

IMPACTO REGULATÓRIO:

A ausência de todos os requisitos mínimos de segurança para operação aeroagrícola, realça as obrigatoriedades de vestimentas não necessárias nem adequadas para o voo de aplicação aeroagrícola, cobradas por demais órgãos reguladores (em especial o Ministério do Trabalho).

**Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

**SUBPARTE C**

**REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS]**

**137.201 Requisitos para operação**

(a) O operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com o serviço pretendido e somente pode utilizá-lá nestas operações se:

(1) a aeronave for cadastrada ou registrada no Brasil;

(2) [reservado];

(3) existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações;

(4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados; e

(5) ~~a aeronave não transportar passageiros~~ [vedada a condução de passageiros durante operações aeroagrícolas em aeronaves certificadas para 2 pessoas.] – vide 4.12. deste documento

(b) Um operador somente poderá utilizar um equipamento específico em operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] se:

(1) a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto; e

(2) existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado.

(c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor.

(d) Caso a aeronave seja equipada com dispositivo para alijamento do tanque como um todo, o comando de alijamento do tanque deve possuir um sistema de proteção que impeça o alijamento inadvertido.

(e) Um operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.

[(f) Um operador aeroagrícola poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e calda) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico aprovado pelo ANAC, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.] – vide 4.13. deste documento

**137.203 Requisitos de manutenção**

(a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBAC no 43 e 145, bem como da subparte E do RBAC no 91.

(b) O operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas e instalações adequadas.

(c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação ~~aeroaplicadora~~. [aeroagrícola]. [As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:

(1) a manutenção de 50 e 100 horas;

(2) atestar CVA; e

(3) complemento de DA com grau de complexidade de até 300 horas.] – vide 4.23. deste documento.

[(d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando:

(1) substituição de luzes de posição e navegação;

(2) substituição de faróis;

(3) calibragem dos pneus; e

(4) inspeção periódica de manutenção (50 horas) sempre que o fabricante permitir.] – vide 4.24. deste documento.

#### 137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroagrícolas]

(a) O operador privado somente pode conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] sobre uma propriedade se ele for o proprietário ou o arrendatário.

#### 137.207 Requisitos para pilotos

(a) Somente podem ser designados para realizar operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeronaves tripuladas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBAC Nº 61 e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC Nº 67, válido. No caso de operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] com aeronaves não tripuladas, somente podem ser designados pilotos remotos e/ou observadores que atendam aos requisitos aplicáveis à operação dessas aeronaves.

(b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] depois de ter sido submetido a treinamento adequado [ao treinamento] – vide 4.14. deste documento para a atividade [com reciclagens]. – vide 4.14. deste documento O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, [da aeronave] – vide 4.14. deste documento e da empresa [ou operação agrícola privada]. – vide 4.14. deste documento Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.

#### 137.209 Equipamentos de segurança de voo

(a) Uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

(1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;

(2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;

(3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;

(4) calçados fechados; [e

(5) macacão]. – vide 4.15. deste documento

#### 137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento

#### 137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

[(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:

(1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e

(2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

#### 137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

### SUBPARTE D

## ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS

### 137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola]

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

(b) e (c) [Reservado].
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Com relação à inclusão do item 137.209(a)(5), a sugestão não foi acatada. Embora o macacão possa ser, em certa medida, necessária para o trabalho, ele não interfere na segurança do voo em si, devendo sua exigência ser avaliada segundo a legislação trabalhista. Com relação aos itens 4.12 a 4.17, e 4.23 e 4.24, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 28 a 33, e 39 e 40 deste Relatório.

CONTRIBUIÇÃO Nº 102 (23044)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.211. (b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.	
<b>Justificativa:</b> A operação deverá ser concedida para pouso em aeródromos e pistas eventuais próximas de cidades. Desde a implantação da autorização para conversão das aeronaves a etanol não foi observado ocorrências anormais pelo CENIPA com o uso dessas aeronaves. IMPACTO REGULATÓRIO: Atualmente restrições operacionais são alocadas as aeronaves convertidas para etanol em sobrevoar áreas densamente povoadas. Essa restrição impacta diretamente nas operações da maioria dos operadores aeroagrícolas. Diversas pistas e áreas de pouso eventual são próximas de cidades.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> SUBPARTE C REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS - [AEROAGRÍCOLAS] 137.201 Requisitos para operação (a) O operador <del>aeroaplicador</del> [aeroagrícola] deve constar como operador de pelo menos uma aeronave em situação aeronavegável, compatível com o serviço pretendido e somente pode utilizá-lá nestas operações se: (1) a aeronave for cadastrada ou registrada no Brasil; (2) [reservado]; (3) existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações; (4) a aeronave estiver equipada com cintos e suspensórios adequados e corretamente instalados; e (5) <del>a aeronave não transportar passageiros</del> [vedada a condução de passageiros durante operações aeroagrícolas em aeronaves certificadas para 2 pessoas.] – vide 4.12. deste documento (b) Um operador somente poderá utilizar um equipamento específico em operações <del>aeroaplicadoras</del> [aeroagrícolas] se: (1) a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto; e (2) existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado.	

- (c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor.
- (d) Caso a aeronave seja equipada com dispositivo para alijamento do tanque como um todo, o comando de alijamento do tanque deve possuir um sistema de proteção que impeça o alijamento inadvertido.
- (e) Um operador aeroplacador [aeroplacador] pode utilizar combustível não previsto no projeto de tipo aprovado da aeronave desde que opere segundo condições aceitáveis pela ANAC, estabelecida em autorização especial de voo.

[(f) Um operador aeroplacador poderá realizar o abastecimento de sua aeronave (combustível e calda) com o motor ligado a menos que se cumpra um procedimento específico aprovado pelo ANAC, incluindo: um gerenciamento de risco desta operação, o treinamento específico desta operação aplicado ao piloto e ajudante, um procedimento operacional publicado na empresa com as ações corretas para este tipo de operação.] – vide 4.13. deste documento

### 137.203 Requisitos de manutenção

- (a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBAC no 43 e 145, bem como da subparte E do RBAC no 91.
- (b) O operador aeroplacador [aeroplacador] deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas e instalações adequadas.
- (c) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP pode contratar um mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado em célula e grupo motopropulsor, para realizar manutenção no local da operação aeroplacadora [aeroplacadora]. [As tarefas de manutenção previstas no local da operação se limitam:
- (1) a manutenção de 50 e 100 horas;
  - (2) atestar CVA; e
  - (3) complemento de DA com grau de complexidade de até 300 horas.] – vide 4.23. deste documento.

[(d) Um operador aéreo que seja detentor de um CAP poderá permitir que o piloto em comando de sua aeronave conduza tarefas básicas de manutenção apenas no local da operação limitando:

- (1) substituição de luzes de posição e navegação;
- (2) substituição de faróis;
- (3) calibragem dos pneus; e
- (4) inspeção periódica de manutenção (50 horas) sempre que o fabricante permitir.] – vide 4.24. deste documento.

### 137.205 Limitações para operadores privados aeroplacadoras [aeroplacadoras]

- (a) O operador privado somente pode conduzir operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] sobre uma propriedade se ele for o proprietário ou o arrendatário.

### 137.207 Requisitos para pilotos

(a) Somente podem ser designados para realizar operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] em aeronaves tripuladas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBAC N° 61 e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC N° 67, válido. No caso de operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] com aeronaves não tripuladas, somente podem ser designados pilotos remotos e/ou observadores que atendam aos requisitos aplicáveis à operação dessas aeronaves.

(b) Um piloto somente pode ser designado para uma operação aeroplacadora [aeroplacadora] depois de ter sido submetido a treinamento adequado [ao treinamento] – vide 4.14. deste documento para a atividade [com reciclagens]. – vide 4.14. deste documento O treinamento deve garantir que o piloto esteja adequadamente qualificado para a operação e familiarizado com as peculiaridades do local, [da aeronave] – vide 4.14. deste documento e da empresa [ou operação agrícola privada]. – vide 4.14. deste documento Além disso, deverá incluir aspectos de prevenção à distração do piloto devido a fatores físicos, auditivos, visuais e cognitivos, e aspectos de gerenciamento de recursos de cabine com tripulação simples.

### 137.209 Equipamentos de segurança de voo

- (a) Uma operação aeroplacadora [aeroplacadora] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:
- (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;
  - (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;
  - (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;



<p>(4) calçados fechados; [e                  (5) macacão]. – vide 4.15. deste documento</p> <p><b>137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas</b>                  (a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.                  [(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento</p> <p><b>137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroplacadoras]</b>                  (a) Somente é permitido <del>pode</del> conduzir operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.                  [(b) Ninguém poderá conduzir uma operação agrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:                  (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e                  (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento</p> <p><b>137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroplacadoras]</b>                  (a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroplacadora] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.</p>
<p><b>SUBPARTE D</b>  <b>ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPLICAÇÃO [AEROPLICAÇÃO] E OPERAÇÕES AEROPLOCADORAS [AEROPLOCADORAS] EM AERÓDROMOS</b>  <b>137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora]</b>                  (a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.                  (b) e (c) [Reservado].</p>

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**  
 Com relação à sugestão referente ao parágrafo 137.211(b), primeiramente, a operação de aeronaves de categoria restrita sobre áreas densamente povoadas é vedada pelo parágrafo 91.313(e)(1), assim como a própria IS que trata da conversão para etanol também restringe a operação sobre área densamente povoada. No entanto, o parágrafo 91.313(e)(1) admite que o operador solicite à ANAC uma autorização para operar sobre área densamente povoada, cuja decisão dependerá de análise técnica. Mas entendemos que criar uma abertura em regra geral, aplicável a qualquer aeronave de categoria restrita em quaisquer locais, para sobrevoarem áreas densamente povoadas, pode afetar bastante o risco à segurança de terceiros.  
 Com relação aos itens 4.12 a 4.15, 4.17, e 4.23 e 4.24, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 28 a 31, 33, e 39 e 40 deste Relatório.

CONTRIBUIÇÃO Nº 103 (23045)	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroplacadoras  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER  <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão</p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  137.213. (b) Ninguém poderá conduzir uma operação agrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:                  (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e</p>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

(2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.
<b>Justificativa:</b> A inclusão das definições meteorológicas previstas para operação agrícola garantem os requisitos mínimos meteorológicos para as operações aeroagrícolas. IMPACTO REGULATÓRIO: A ausência dos requisitos mínimos meteorológicos impacta diretamente as operações aeroagrícolas no caso de mudanças no RBAC 91, bem como os requisitos mínimos aprovados garantidos no atual RBAC 137 emenda 04.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> A ANAC entende que tal requisito seria de competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, conforme pode ser evidenciado nos autos do processo. O referido órgão foi informado da intenção da ANAC em revogar tal requisito e caberá a ele decidir se irá incorporá-lo ou não em suas normas, assim como caberá a ele definir se os limites estão adequados ou se devem ser alterados.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 104 (22946, 22974)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração da seção 137.201 (c) Toda aeronave deve ser equipada com dispositivo de alijamento de carga, capaz de alijar, em emergência, pelo menos metade da carga máxima aprovada para a aeronave, no tempo de 5 segundos, se monomotor, e 10 segundos, se multimotor.	
<b>Justificativa:</b> Este requisito é incabível pelos seguintes motivos: Primeiramente, o alijamento de cargas líquidas deve ser verificado na da certificação da aeronave, e não do operador, ou seja, se a aeronave já possui certificação para operações aeroaplicadores, não faz sentido verificar isso quando realizamos inspeções nos operadores. Segundo: no caso de pulverizações de não líquidos, como adubos, fertilizantes, corretivos (por exemplo, na cultura de arroz se pulveriza uréia, que é um material em grânulos), e também sementes, o alijamento em 5 ou 10 segundos é IMPOSSÍVEL!	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi parcialmente acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> O requisito é factível de ser atendido e já foi verificado em campanhas de certificação. No entanto, foi acrescentado que o desempenho deve ser atendido com carga em estado líquido, mesmo que, na prática, o operador utilize carga sem ser no estado líquido. <b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.201(c).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 105 (22944, 22972)</b>
<b>Identificação</b>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Comentário sobre a seção 137.201 (a)(3) e 137.201 (b)(2) "existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações" "existir, à disposição do piloto e do pessoal de manutenção, o manual ou documento técnico pertinente, necessário aos procedimentos de instalação e operação do equipamento, adequado à aeronave na qual pode ser instalado"	
<b>Justificativa:</b> Este requisito é difícil de ser cumprido pelos operadores, principalmente em relação a alguns equipamentos instalados que são fornecidos pelo fabricante sem manuais. Mesmo aqueles que são fornecidos, há muitos equipamentos antigos em uso que não possuem manuais, ou o operador adquiriu a aeronave e equipamentos sem o repasse do vendedor.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Deve haver instrução de uso disponível para o piloto e pessoal de manutenção. Caso não exista mais os originais do fabricante, o operador deverá produzir e inserir em seu próprio manual de operação e manutenção.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 106 (22945, 22973)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Comentário sobre a seção 137.201(b)(1) "a instalação deste equipamento na aeronave tiver sido aprovada pela ANAC, quando se tratar de grande modificação de projeto"	
<b>Justificativa:</b> Há inúmeros equipamentos no mercado utilizados há décadas, que não possuem homologação da ANAC. Os fabricantes alegam elevado custo e burocracia para homologar equipamentos. A IS 137-001C também exige que os equipamentos instalados sejam aprovados pela ANAC (ver item 5.1.1). "Se a agência for obrigar o cumprimento desse requisito, inviabilizará a aviação agrícola no Brasil". Comentário de um ex-diretor de aeronavegabilidade da ANAC, em 2014.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Primeiramente cabe esclarecer que a Resolução nº 546/2020 alterou a definição de "grande modificação" para "grande alteração" no RBAC nº 01 (incluindo esta e excluindo aquela). Desse modo, a menção à "grande modificação" constante no parágrafo 137.201(b)(1) foi alterada para "grande alteração".	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

A referida definição versa o seguinte:

*Grande alteração* significa uma alteração não listada na especificação técnica aprovada da aeronave, motor ou hélice e que:

(1) pode afetar substancialmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade; ou

(2) não é executada de acordo com práticas aceitáveis ou que não pode ser executada usando operações elementares.

Desse modo, a ANAC entende que quando se tratar destes casos, uma aprovação da ANAC deve ser requerida.

O Guia de Boas Práticas esclarecerá os itens que se tratam de grandes alterações, incluirá exemplos práticos e outros itens poderão ser incluídos mediante solicitação e análise da área competente da ANAC. No entanto, a presente contribuição não afeta o texto do parágrafo 137.201(b), exceto na mudança de “modificação” para “alteração”, no texto.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 137.201(b).

**CONTRIBUIÇÃO Nº 107 (22947, 22975)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Julio Cesar Bombarda

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER

**Tipo de contribuição:** Outros

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Comentário sobre a seção 137.213 (a)

(a) Somente é permitido pode conduzir operações aeroaplicadoras noturnas (além de 30 minutos após o por do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC nº 91.

**Justificativa:**

Sobre operações noturnas, algumas empresas estão fazendo, mas não se tem conhecimento das condições operacionais e de segurança.

A melhor hora para a aplicação é no final da madrugada, devido as melhores condições meteorológicas. Em alguns casos a aeronave deve decolar antes dos 30 min anteriores do nascer do sol, caso contrário inviabiliza a operação. Nestes casos a pista é iluminada por faróis de veículos. Há também algumas aeronaves mais modernas que possuem faróis com regulagem de ângulo do foco, justamente para auxiliar em pousos e decolagens noturnas. Os requisitos do 91.205 e 91.209 devem e são considerados, mas o risco a ser considerado, na prática, é devido ao tipo de voo aeroplacador, a poucos centímetros do solo e com visibilidade restrita de obstáculos.

Vejo que houve liberação na seção 137. 301, mas refere-se apenas à pista de pouso/decolagem. O risco, não é ali, mas na lavoura, como já dito. Creio que este tipo de operação poderia ser permitido mas sob rigorosíssimos requisitos de segurança, algo que poderia ser tratado no GBPOA.

Drones fazem ops noturnas, sem nenhum risco operacional.

**Resultado da análise:** esclarecimento.

**Análise da contribuição:**

Não há contribuição concreta a ser analisada, mas apenas comentário sobre o requisito. Os requisitos indicados que devem ser cumpridos são os mínimos necessários para a segurança da própria aeronave e de terceiros.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 108 (23067)**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Juliano Bianchi <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Outros
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Embraer sugere a remoção da palavra “pode” após a palavra “permitido” na primeira frase do requisito 137.213(a), pois ela parece ser um erro tipográfico. Texto original: 137.213 Condições atmosféricas para operações aeroaplicadoras (a) Somente é permitido pode conduzir operações aeroaplicadoras noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC nº 91. Novo texto: 137.213 Condições atmosféricas para operações aeroaplicadoras (a) Somente é permitido conduzir operações aeroaplicadoras noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC nº 91.	
<b>Justificativa:</b> Correção de erro tipográfico.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Conforme foi proposto. <b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.213(a).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 109 (23021)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Seção 137.211 Incluir (b) é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas protegidas por qualquer dispositivo legal ou regulamentar; (c) é vedado operações que não possuem correlação com o definido na seção 137.3(13) - operações aeroaplicadoras	
<b>Justificativa:</b>	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

A seção proposta restringe-se à operações sobre áreas densamente povoadas. Entretanto, há outros locais que deveriam ser proibidos e há outras operações que não tem relação com o definido no 137.3(13) que, salvo melhor juízo, deveriam ser proibidas;

A sugestão segue o conteúdo da seção 137.301 e 137.303, onde há a proibição de operações em APUA/aeródromos onde seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar; Exemplo de atividade que não possuem correlação com a atividade de aeropulverização: chá de revelação com lançamento de água contaminada com agrotóxicos sobre pessoas. Ver em <https://aero.in.net/casal-faz-cha-revelacao-aviao-agricola-embraer/>. A operação é muito irresponsável, o argumento dos pilotos é que lavam o tanque, mas é impossível lavá-lo sem deixar resíduos de agrotóxicos.

Com inclusão de sanção no Apêndice B

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

No primeiro caso, entendemos que já há o RBAC nº 175, que rege o transporte de artigos perigosos, e para os produtos que não estão listados como artigos perigosos, cabe a outras legislações regular, tais como as legislações ambientais. Ademais, já existe regra no RBAC nº 91.13 para coibir operação descuidada ou negligente e que pode ser empregada caso haja sobrevoos irregulares.

No segundo caso, operações que não estão contempladas em 137.3(a)(13) não são operações regidas pelo RBAC nº 137 e devem cumprir as regras do RBAC nº 91. Não cabe falar no RBAC nº 137 de operações fora do seu escopo.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 110 (22943, 22971)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** Julio Cesar Bombarda  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER  
**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sobre a seção 137.201(a) requisitos para operação, que não há referência da categoria da aeronave.

**Justificativa:**

Do jeito que está, um operador comercial pode usar uma aeronave TPP para suas operações comerciais.

**Resultado da análise:** esclarecimento.

**Análise da contribuição:**

Conforme explicado na tabela comparativa, na justificativa do parágrafo 137.201(a), foi retirado o designativo “agrícola” após aeronave, visto que nem todas as operações serão de natureza agrícola propriamente dita (ainda que o regulamento considere, para os seus efeitos, outras operações correlatas como operações aeroagrícolas), e outras aeronaves podem em tese ser utilizadas, desde que atendam aos requisitos técnicos e sejam compatíveis com as operações pretendidas.

Ademais, já há outras regulamentações que tratam das categorias de registro (Res. nº 293/2013) e a vedação de uso de outras categorias em operações aeroagrícolas deve ser estabelecida nela, se for o caso.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 111 (22948, 22976)****Identificação**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<p><b>Autor da Contribuição:</b> Julio Cesar Bombarda <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AER <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento</p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sobre a seção 137.215 (a) Recomenda-se que o operador aeroaplicador siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroaplicadoras.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Se não é obrigatório, como a ANAC vai agir se constatar que um operador não adota o GBPOA, tampouco o atual SGSO, e está operando sem os níveis aceitáveis de segurança? Em auditorias ou inspeções, como a ANAC vai avaliar a segurança operacional dos operadores?</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> esclarecimento.</p>	
<p><b>Análise da contribuição:</b> Tudo o que a ANAC entende que é imprescindível foi incluído no RBAC nº 137 e outra parte, com detalhamentos, será incluído em IS. O restante é orientativo e a ANAC não vai obrigar ou autuar caso o operador não siga a recomendação.</p>	

<p><b>CONTRIBUIÇÃO Nº 112 (23046)</b></p>	
<p><b>Identificação</b></p>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE D - AREA DE POUSO PARA USO DE <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão</p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.301 (3). AUSENTE - EXCLUSÃO</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Exclusão contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 137.201 (5) IMPACTO REGULATÓRIO: Impacto apresentado no item 137.201 (5)</p>	
<p><b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> <b>137.209 Equipamentos de segurança de voo</b> (a) Uma operação <del>aeroaplicadora</del> [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando: (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados; (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos; (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído; (4) calçados fechados; [e (5) macacão]. – vide 4.15. deste documento</p>	

### 137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

**[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento**

### 137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroplacadoras]

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

**[(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroplacadora ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:**

(1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e

(2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

### 137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroplacadoras]

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroplacadora] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

## SUBPARTE D

## ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPLICAÇÃO [AEROPLICAÇÃO] E OPERAÇÕES AEROPLICADORAS [AEROPLICADORAS] EM AERÓDROMOS

### 137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora]

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

(d) A área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora] não necessita ser cadastrada na ANAC.

(e) A operação de uma aeronave em área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora] somente é permitida se:

(1) a operação for exclusiva de atividades aeroplacadoras [aeroplacadoras];

(2) o proprietário da área concordar com sua construção e utilização;

~~(3) a aeronave não transportar passageiro; [Não se aplica]. vide 4.18. deste documento~~

**[(3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;] vide 4.19. deste documento**

(4) a área a ser utilizada atender às exigências para operação, com segurança, da aeronave em seu máximo desempenho, de acordo com o respectivo manual de voo aprovado; e

(5) não for proibido, por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, o uso da área escolhida.

(f) A utilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação é de inteira responsabilidade do operador aeroplacador [aeroplacadora].

(g) A operação aeroplacadora [aeroplacadora] noturna em área de pouso para uso de aeroplicação [aeroplacadora] somente poderá ser realizada se a área for adequadamente sinalizada e iluminada para comportar tais operações.

### 137.303 Operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] em aeródromos

(a) [Reservado].

(b) A operação aeroplacadora [aeroplacadora] somente é permitida em aeródromos nas seguintes condições:

(1) o proprietário ou operador do aeródromo cadastrado tenha concordado com sua utilização e garanta a infraestrutura e procedimentos operacionais adequados;

(2) [reservado]; e

(3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar. [ , salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.] – vide 4.25. deste documento.

### 137.501 Requisitos gerais

## SUBPARTE E [RESERVADO]

## SUBPARTE F

## DOCUMENTAÇÃO

(a) O operador aeroplacador [aeroplacadora] deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações aeroplacadoras [aeroplacadoras]:



- (1) certificado de nacionalidade e de matrícula, se aplicável;
- (2) certificado de aeronavegabilidade, se aplicável;
- (3) ficha de peso e balanceamento;
- (4) certificado de Verificação de aeronavegabilidade (CVA), se aplicável;
- (5) manual de voo aprovado ou o manual de operação da aeronave (AOM);
- (6) e (7) [reservado];
- (8) apólice de seguro, se exigível;
- (9) licença de estação, se aplicável;
- (10) diário de bordo; e

(11) a cópia do CAP. ~~no caso de um detentor de CAP.~~ – vide 4.20. deste documento

(b) O operador deve providenciar para que a lista de verificações (*checklist*) esteja a bordo da aeronave durante as operações ~~aeroaplicadoras.~~ [aeroagrícolas]

[(c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.] – vide 4.21. deste documento

**137.503 a 137.515 [Reservado]**

**137.517 Registros e relatórios**

(a) O detentor de CAP deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede administrativa e disponibilizar aos servidores da ANAC, sempre que solicitado:

(1) e (2) [reservado];

(3) uma lista atualizada de cada aeronave (tipo, matrícula e número de série) operada, detalhando as suas capacidades e autorizações, de forma a garantir que somente aeronaves capacitadas são designadas para as operações autorizadas; e

(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:

(i) e (ii) [reservado];

(iii) um controle da experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;

(iv) e (v) [reservado];

~~(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada.~~ [Não se aplica] – vide 4.22.

**deste documento** e

(vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se ~~for o caso~~ [aplicável].

(b) O detentor de CAP deve enviar informações operacionais e de desempenho em segurança operacional conforme exigido pela ANAC.

**137.519 [Reservado]**

**137.521 Diário de bordo**

(a) Ressalvadas as disposições desta seção, o diário de bordo e seu preenchimento devem cumprir o regulamento específico.

(b) O diário de bordo deve conter as informações requeridas pelo art. 4º e incisos da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, conforme aplicáveis à operação, exceto os incisos I, V, VII e IX, as quais deverão ser substituídos pelas informações a seguir:

(1) número sequencial cronológico que identifique o registro daquela jornada ou etapa de jornada;

(2) número de pousos da jornada ou etapa de jornada, para aeronaves que utilizam controle de pousos;

(3) número de ciclos dos motores, para aeronaves que utilizam controle de ciclos;

(4) horário do último corte da jornada ou etapa de jornada, para efeito de controle da Lei do Aeronauta;

(5) total de combustível consumido por jornada ou etapa de jornada;

(6) se a aeronave for compartilhada com mais de um operador, um campo que indique o operador responsável pela jornada; e

(7) quantidade de pessoas a bordo, se a aeronave for certificada para mais de 1 (uma) pessoa.

(c) O diário de bordo deve ser construído e preenchido conforme norma suplementar específica, de forma a garantir a integridade e inviolabilidade dos dados registrados.

(1) Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

- (2) Campos não utilizados do diário de bordo e que eventualmente possam ser aproveitados para lançamentos indevidos não podem ser deixados em branco e devem ser inutilizados.
- (3) Em caso de perda, corrupção ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), a ANAC deverá ser comunicada, acompanhado de evidência de que o órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), foi comunicado, e o operador deverá proceder com a reconstituição nos termos de norma suplementar específica.
- (d) Quando a aeronave operar em área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola], o piloto deve registrar no diário de bordo a localidade onde se encontra tal área de pouso.
- (e) a (i) [Reservado].
- (j) No caso de operações aeroplacadoras [aeroagrícolas], os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.
- (k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da jornada.

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 [RESERVADO]**

**APÊNDICE B DO RBAC Nº 137**

**DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

**B137.1 Disposições gerais**

(a) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas constantes no Art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução no 472, de 2018, ou em outro normativo que a substituir, adotando-se para as infrações praticadas os valores de multa previstos na Tabela 1 deste Apêndice.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à sugestão referente à exclusão do parágrafo 137.301(e)(3), a sugestão não foi acatada, conforme a análise da contribuição nº 28 deste Relatório. Foi alterado o termo “passageiro” para “pessoa não envolvida com a operação”.

Com relação aos itens 4.15 a 4.17, 4.19 a 4.22, e 4.25, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 31 a 33, 35 a 38, e 41 deste Relatório.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 137.301(e)(3).

**CONTRIBUIÇÃO Nº 113 (23047)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroplacadoras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE D - AREA DE POUSO PARA USO DE  
**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

137.301. (3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;

**Justificativa:**

Algumas ações de prevenções alocadas (bloqueio permanente dos carregadores) pelos operadores aeroagrícolas são bloqueadas pelos proprietários por serem os responsáveis pelas áreas. Ocorrências são relatadas por invasões e ausência de sinalizações por falta de normativas regulatórias que norteiam as responsabilidades dos proprietários da área.

IMPACTO REGULATÓRIO: A responsabilidade da operação já está definida que é inteiramente do operador aeroagrícola. Diversos são os impactos por ausência de sinalizações e bloqueios nas pistas de área responsáveis pelos proprietários.

**Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:**

**137.209 Equipamentos de segurança de voo**

(a) Uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando:

- (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados;
- (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos;
- (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;
- (4) calçados fechados; [e

(5) macacão]. – vide 4.15. deste documento

**137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas**

(a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre.

[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento

**137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

[(b) Ninguém poderá conduzir uma operação agrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:

- (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e
- (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

**137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

**SUBPARTE D**

**ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROPLACADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

**137.301 Área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola]**

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

(d) A área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola] não necessita ser cadastrada na ANAC.

(e) A operação de uma aeronave em área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola] somente é permitida se:

- (1) a operação for exclusiva de atividades aeroplacadoras [aeroagrícolas];
- (2) o proprietário da área concordar com sua construção e utilização;

(3) a aeronave não transportar passageiro; [Não se aplica]. vide 4.18. deste documento

[(3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;] vide 4.19. deste documento

(4) a área a ser utilizada atender às exigências para operação, com segurança, da aeronave em seu máximo desempenho, de acordo com o respectivo manual de voo aprovado; e

(5) não for proibido, por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, o uso da área escolhida.

(f) A utilização de uma área de pouso para uso de aeroplacação é de inteira responsabilidade do operador aeroplacador [aeroagrícola].

(g) A operação aeroplacadora [aeroagrícola] noturna em área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola], somente poderá ser realizada se a área for adequadamente sinalizada e iluminada para comportar tais operações.

**137.303 Operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeródromos**

(a) [Reservado].

(b) A operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida em aeródromos nas seguintes condições:

- (1) o proprietário ou operador do aeródromo cadastrado tenha concordado com sua utilização e garanta a infraestrutura e procedimentos operacionais adequados;
- (2) [reservado]; e

(3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar. [ , salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.] – vide 4.25. deste documento.

### 137.501 Requisitos gerais

#### SUBPARTE E [RESERVADO]

#### SUBPARTE F

#### DOCUMENTAÇÃO

(a) O operador aeroplacador [aeroagrícola] deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]:

- (1) certificado de nacionalidade e de matrícula, se aplicável;
- (2) certificado de aeronavegabilidade, se aplicável;
- (3) ficha de peso e balanceamento;
- (4) certificado de Verificação de aeronavegabilidade (CVA), se aplicável;
- (5) manual de voo aprovado ou o manual de operação da aeronave (AOM);
- (6) e (7) [reservado];
- (8) apólice de seguro, se exigível;
- (9) licença de estação, se aplicável;
- (10) diário de bordo; e
- (11) a cópia do CAP. ~~no caso de um detentor de CAP.~~ – vide 4.20. deste documento

(b) O operador deve providenciar para que a lista de verificações (*checklist*) esteja a bordo da aeronave durante as operações aeroplacadoras. [aeroagrícolas]

[c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.] – vide 4.21. deste documento

### 137.503 a 137.515 [Reservado]

#### 137.517 Registros e relatórios

(a) O detentor de CAP deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede administrativa e disponibilizar aos servidores da ANAC, sempre que solicitado:

- (1) e (2) [reservado];
- (3) uma lista atualizada de cada aeronave (tipo, matrícula e número de série) operada, detalhando as suas capacidades e autorizações, de forma a garantir que somente aeronaves capacitadas são designadas para as operações autorizadas; e
- (4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:
  - (i) e (ii) [reservado];
  - (iii) um controle da experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;
  - (iv) e (v) [reservado];
  - (vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada. [Não se aplica] – vide 4.22. deste documento e
  - (vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se for o caso [aplicável].

(b) O detentor de CAP deve enviar informações operacionais e de desempenho em segurança operacional conforme exigido pela ANAC.

### 137.519 [Reservado]

#### 137.521 Diário de bordo

(a) Ressalvadas as disposições desta seção, o diário de bordo e seu preenchimento devem cumprir o regulamento específico.

(b) O diário de bordo deve conter as informações requeridas pelo art. 4º e incisos da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, conforme aplicáveis à operação, exceto os incisos I, V, VII e IX, as quais deverão ser substituídos pelas informações a seguir:

- (1) número sequencial cronológico que identifique o registro daquela jornada ou etapa de jornada;
- (2) número de pousos da jornada ou etapa de jornada, para aeronaves que utilizam controle de pousos;

### Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

- (3) número de ciclos dos motores, para aeronaves que utilizam controle de ciclos;
  - (4) horário do último corte da jornada ou etapa de jornada, para efeito de controle da Lei do Aeronauta;
  - (5) total de combustível consumido por jornada ou etapa de jornada;
  - (6) se a aeronave for compartilhada com mais de um operador, um campo que indique o operador responsável pela jornada; e
  - (7) quantidade de pessoas a bordo, se a aeronave for certificada para mais de 1 (uma) pessoa.
- (c) O diário de bordo deve ser construído e preenchido conforme norma suplementar específica, de forma a garantir a integridade e inviolabilidade dos dados registrados.
- (1) Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.
- (2) Campos não utilizados do diário de bordo e que eventualmente possam ser aproveitados para lançamentos indevidos não podem ser deixados em branco e devem ser inutilizados.
- (3) Em caso de perda, corrupção ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), a ANAC deverá ser comunicada, acompanhado de evidência de que o órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), foi comunicado, e o operador deverá proceder com a reconstituição nos termos de norma suplementar específica.
- (d) Quando a aeronave operar em área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola], o piloto deve registrar no diário de bordo a localidade onde se encontra tal área de pouso.
- (e) a (i) [Reservado].
- (j) No caso de operações aeroplacadoras [aeroagrícolas], os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.
- (k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da jornada.

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 [RESERVADO]**

**APÊNDICE B DO RBAC Nº 137**

#### **DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

##### **B137.1 Disposições gerais**

(a) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas constantes no Art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução no 472, de 2018, ou em outro normativo que a substituir, adotando-se para as infrações praticadas os valores de multa previstos na Tabela 1 deste Apêndice.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

##### **Análise da contribuição:**

Com relação à sugestão referente à inclusão do novo parágrafo 137.301(e)(3), caberá ao operador gerenciar o risco de suas operações e haverá a orientação do guia de boas práticas, de modo que o operador é que deverá avaliar a necessidade de sinalizações e bloqueios, e a ANAC, neste momento, entende que não há necessidade de prescrever. O operador é o responsável pela operação segura e, caso ele entenda pela necessidade de sinalizações e bloqueios, e o proprietário da área se recusar a instalá-los ou a autorizar sua instalação, o operador pode também recusar-se a operar, por considerar o seu risco inaceitável.

Com relação aos itens 4.15 a 4.18, 4.20 a 4.22, e 4.25, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 31 a 34, 36 a 38, e 41 deste Relatório.

#### **CONTRIBUIÇÃO Nº 114 (23053)**

##### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Piloto Aero Serviços Eletrônicos

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroplacadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE D - AREA DE POUSO PARA USO DE

**Tipo de contribuição:** Alteração

Contribuição
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.303 (3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.</p>
<p><b>Justificativa:</b> Alguns aeródromos estão passando por descadastramento, devido falta de cumprimento de alguns requisitos específicos para aquela categoria, porém apresenta condições aeronavegáveis e favoráveis para as operações de pouso e decolagem das aeronaves agrícolas, sendo na maioria das vezes um local melhor que uma área de pouso eventual criada. Com a autorização do proprietário da área, mesmo em fase de descadastramento essa área deve continuar sendo de uso para a aviação agrícola. IMPACTO REGULATÓRIO: Alocação de recursos e criação de uma área de pouso eventual desnecessária uma vez que o aeródromo cadastrado deixou de ser registrado na ANAC conforme NOTAM. Através de um Gerenciamento de Risco se a empresa identificar a segurança nas operações neste aeródromo descadastrado o mesmo deverá ser utilizado.</p>
<p><b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> <b>137.209 Equipamentos de segurança de voo</b> (a) Uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando: (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados; (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos; (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído; (4) calçados fechados; [e (5) macacão]. – vide 4.15. deste documento</p> <p><b>137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas</b> (a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre. [(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento</p> <p><b>137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]</b> (a) Somente é permitido <del>pode</del> conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91. [(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação: (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento</p> <p><b>137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroaplacadoras [aeroagrícolas]</b> (a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroaplacadoras.</p> <p><b>SUBPARTE D</b> <b>ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS</b></p> <p><b>137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola]</b> (a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área. (b) e (c) [Reservado]. (d) A área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] não necessita ser cadastrada na ANAC. (e) A operação de uma aeronave em área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] somente é permitida se: (1) a operação for exclusiva de atividades aeroplacadoras [aeroagrícolas]; (2) o proprietário da área concordar com sua construção e utilização; (3) a aeronave não transportar passageiro; [Não se aplica]. vide 4.18. deste documento [(3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;] vide 4.19. deste documento</p>

- (4) a área a ser utilizada atender às exigências para operação, com segurança, da aeronave em seu máximo desempenho, de acordo com o respectivo manual de voo aprovado; e
- (5) não for proibido, por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, o uso da área escolhida.
- (f) A utilização de uma área de pouso para uso de aeroplacação é de inteira responsabilidade do operador aeroplacador [aeroplacador].
- (g) A operação aeroplacadora [aeroplacadora] noturna em área de pouso para uso de aeroplacação [aeroplacação], somente poderá ser realizada se a área for adequadamente sinalizada e iluminada para comportar tais operações.

### 137.303 Operações aeroplacadoras [aeroplacadoras] em aeródromos

- (a) [Reservado].
- (b) A operação aeroplacadora [aeroplacadora] somente é permitida em aeródromos nas seguintes condições:
- (1) o proprietário ou operador do aeródromo cadastrado tenha concordado com sua utilização e garanta a infraestrutura e procedimentos operacionais adequados;
- (2) [reservado]; e
- (3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar. [ , salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.] – vide 4.25. deste documento.

### 137.501 Requisitos gerais

#### SUBPARTE E [RESERVADO]

#### SUBPARTE F

#### DOCUMENTAÇÃO

- (a) O operador aeroplacador [aeroplacador] deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações aeroplacadoras [aeroplacadoras]:
- (1) certificado de nacionalidade e de matrícula, se aplicável;
- (2) certificado de aeronavegabilidade, se aplicável;
- (3) ficha de peso e balanceamento;
- (4) certificado de Verificação de aeronavegabilidade (CVA), se aplicável;
- (5) manual de voo aprovado ou o manual de operação da aeronave (AOM);
- (6) e (7) [reservado];
- (8) apólice de seguro, se exigível;
- (9) licença de estação, se aplicável;
- (10) diário de bordo; e
- (11) a cópia do CAP. no caso de um detentor de CAP. – vide 4.20. deste documento
- (b) O operador deve providenciar para que a lista de verificações (*checklist*) esteja a bordo da aeronave durante as operações aeroplacadoras [aeroplacadoras].
- [(c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.] – vide 4.21. deste documento

### 137.503 a 137.515 [Reservado]

### 137.517 Registros e relatórios

- (a) O detentor de CAP deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede administrativa e disponibilizar aos servidores da ANAC, sempre que solicitado:
- (1) e (2) [reservado];
- (3) uma lista atualizada de cada aeronave (tipo, matrícula e número de série) operada, detalhando as suas capacidades e autorizações, de forma a garantir que somente aeronaves capacitadas são designadas para as operações autorizadas; e
- (4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:
- (i) e (ii) [reservado];
- (iii) um controle da experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;
- (iv) e (v) [reservado];

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada. **[Não se aplica] – vide 4.22. deste documento** e

(vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se for o caso **[aplicável]**.

(b) O detentor de CAP deve enviar informações operacionais e de desempenho em segurança operacional conforme exigido pela ANAC.

**137.519 [Reservado]**

**137.521 Diário de bordo**

(a) Ressalvadas as disposições desta seção, o diário de bordo e seu preenchimento devem cumprir o regulamento específico.

(b) O diário de bordo deve conter as informações requeridas pelo art. 4º e incisos da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, conforme aplicáveis à operação, exceto os incisos I, V, VII e IX, as quais deverão ser substituídos pelas informações a seguir:

(1) número sequencial cronológico que identifique o registro daquela jornada ou etapa de jornada;

(2) número de pousos da jornada ou etapa de jornada, para aeronaves que utilizam controle de pousos;

(3) número de ciclos dos motores, para aeronaves que utilizam controle de ciclos;

(4) horário do último corte da jornada ou etapa de jornada, para efeito de controle da Lei do Aeronauta;

(5) total de combustível consumido por jornada ou etapa de jornada;

(6) se a aeronave for compartilhada com mais de um operador, um campo que indique o operador responsável pela jornada; e

(7) quantidade de pessoas a bordo, se a aeronave for certificada para mais de 1 (uma) pessoa.

(c) O diário de bordo deve ser construído e preenchido conforme norma suplementar específica, de forma a garantir a integridade e inviolabilidade dos dados registrados.

(1) Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.

(2) Campos não utilizados do diário de bordo e que eventualmente possam ser aproveitados para lançamentos indevidos não podem ser deixados em branco e devem ser inutilizados.

(3) Em caso de perda, corrupção ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), a ANAC deverá ser comunicada, acompanhado de evidência de que o órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), foi comunicado, e o operador deverá proceder com a reconstituição nos termos de norma suplementar específica.

(d) Quando a aeronave operar em área de pouso para uso de ~~aeroaplicação~~ **[aeroagrícola]**, o piloto deve registrar no diário de bordo a localidade onde se encontra tal área de pouso.

(e) a (i) [Reservado].

(j) No caso de operações ~~aeroaplicadoras~~ **[aeroagrícolas]**, os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.

(k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da jornada.

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 [RESERVADO]**

**APÊNDICE B DO RBAC Nº 137**

**DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

**B137.1 Disposições gerais**

(a) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas constantes no Art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução no 472, de 2018, ou em outro normativo que a substituir, adotando-se para as infrações praticadas os valores de multa previstos na Tabela 1 deste Apêndice.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à sugestão referente ao parágrafo 137.303(b)(3), se a área não é cadastrada, ainda assim ela poderia ser utilizada como área de pouso para uso aeroagrícola e seguindo os critérios da seção 137.301.

Com relação aos itens 4.15 a 4.22 mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 31 a 38 deste Relatório.



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

CONTRIBUIÇÃO Nº 115 (23050)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroplacadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE D - AREA DE POUSO PARA USO DE <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.501 (4) (VI) AUSENTE - EXCLUSÃO	
<b>Justificativa:</b> Sobreposição de informação visto que as informações constantes em diário de bordo já permitem determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada de trabalho. IMPACTO REGULATÓRIO: Aumento da carga de trabalho nos controles e processos interno da empresa, uma vez que o procedimento já é explícito no diário de bordo.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> <b>137.209 Equipamentos de segurança de voo</b> (a) Uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando: (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados; (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos; (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído; (4) calçados fechados; [e (5) macacão]. – vide 4.15. deste documento <b>137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas</b> (a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre. [(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento <b>137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]</b> (a) Somente é permitido <del>pode</del> conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91. [(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação: (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento <b>137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]</b> (a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras. <b>SUBPARTE D</b> <b>ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROPILAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROPILADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS</b> <b>137.301 Área de pouso para uso de aeropilação [aeroagrícola]</b> (a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeropilação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área. (b) e (c) [Reservado]. (d) A área de pouso para uso de aeropilação [aeroagrícola] não necessita ser cadastrada na ANAC. (e) A operação de uma aeronave em área de pouso para uso de aeropilação [aeroagrícola] somente é permitida se:	

- (1) a operação for exclusiva de atividades ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas];
- (2) o proprietário da área concordar com sua construção e utilização;
- ~~(3) a aeronave não transportar passageiro; [Não se aplica]. vide 4.18. deste documento~~
- [(3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;] vide 4.19. deste documento**
- (4) a área a ser utilizada atender às exigências para operação, com segurança, da aeronave em seu máximo desempenho, de acordo com o respectivo manual de voo aprovado; e
- (5) não for proibido, por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, o uso da área escolhida.
- (f) A utilização de uma área de pouso para uso de aeroaplicação é de inteira responsabilidade do operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola].
- (g) A operação ~~aeroaplicadora~~ [aeroagrícola] noturna em área de pouso para uso de ~~aeroaplicação~~ [aeroagrícola], somente poderá ser realizada se a área for adequadamente sinalizada e iluminada para comportar tais operações.

### **137.303 Operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas] em aeródromos**

- (a) [Reservado].
- (b) A operação ~~aeroaplicadora~~ [aeroagrícola] somente é permitida em aeródromos nas seguintes condições:
  - (1) o proprietário ou operador do aeródromo cadastrado tenha concordado com sua utilização e garanta a infraestrutura e procedimentos operacionais adequados;
  - (2) [reservado]; e
  - (3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar. [salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.] – vide 4.25. deste documento.

### **137.501 Requisitos gerais**

#### **SUBPARTE E [RESERVADO]**

#### **SUBPARTE F**

#### **DOCUMENTAÇÃO**

- (a) O operador ~~aeroaplicador~~ [aeroagrícola] deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas]:
  - (1) certificado de nacionalidade e de matrícula, se aplicável;
  - (2) certificado de aeronavegabilidade, se aplicável;
  - (3) ficha de peso e balanceamento;
  - (4) certificado de Verificação de aeronavegabilidade (CVA), se aplicável;
  - (5) manual de voo aprovado ou o manual de operação da aeronave (AOM);
  - (6) e (7) [reservado];
  - (8) apólice de seguro, se exigível;
  - (9) licença de estação, se aplicável;
  - (10) diário de bordo; e
  - (11) a cópia do CAP. ~~no caso de um detentor de CAP.~~ – vide 4.20. deste documento
- (b) O operador deve providenciar para que a lista de verificações (*checklist*) esteja a bordo da aeronave durante as operações ~~aeroaplicadoras~~ [aeroagrícolas]
- [(c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.] – vide 4.21. deste documento**

### **137.503 a 137.515 [Reservado]**

#### **137.517 Registros e relatórios**

- (a) O detentor de CAP deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede administrativa e disponibilizar aos servidores da ANAC, sempre que solicitado:
  - (1) e (2) [reservado];
  - (3) uma lista atualizada de cada aeronave (tipo, matrícula e número de série) operada, detalhando as suas capacidades e autorizações, de forma a garantir que somente aeronaves capacitadas são designadas para as operações autorizadas; e
  - (4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:

## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

- (i) e (ii) [reservado];
- (iii) um controle da experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;
- (iv) e (v) [reservado];
- ~~(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada.~~ [Não se aplica] – vide 4.22. deste documento e
- (vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se for o caso [aplicável].
- (b) O detentor de CAP deve enviar informações operacionais e de desempenho em segurança operacional conforme exigido pela ANAC.

### 137.519 [Reservado]

#### 137.521 Diário de bordo

- (a) Ressalvadas as disposições desta seção, o diário de bordo e seu preenchimento devem cumprir o regulamento específico.
- (b) O diário de bordo deve conter as informações requeridas pelo art. 4º e incisos da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, conforme aplicáveis à operação, exceto os incisos I, V, VII e IX, as quais deverão ser substituídos pelas informações a seguir:
  - (1) número sequencial cronológico que identifique o registro daquela jornada ou etapa de jornada;
  - (2) número de pousos da jornada ou etapa de jornada, para aeronaves que utilizam controle de pousos;
  - (3) número de ciclos dos motores, para aeronaves que utilizam controle de ciclos;
  - (4) horário do último corte da jornada ou etapa de jornada, para efeito de controle da Lei do Aeronauta;
  - (5) total de combustível consumido por jornada ou etapa de jornada;
  - (6) se a aeronave for compartilhada com mais de um operador, um campo que indique o operador responsável pela jornada; e
  - (7) quantidade de pessoas a bordo, se a aeronave for certificada para mais de 1 (uma) pessoa.
- (c) O diário de bordo deve ser construído e preenchido conforme norma suplementar específica, de forma a garantir a integridade e inviolabilidade dos dados registrados.
- (1) Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.
  - (2) Campos não utilizados do diário de bordo e que eventualmente possam ser aproveitados para lançamentos indevidos não podem ser deixados em branco e devem ser inutilizados.
  - (3) Em caso de perda, corrupção ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), a ANAC deverá ser comunicada, acompanhado de evidência de que o órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), foi comunicado, e o operador deverá proceder com a reconstituição nos termos de norma suplementar específica.
- (d) Quando a aeronave operar em área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola], o piloto deve registrar no diário de bordo a localidade onde se encontra tal área de pouso.
- (e) a (i) [Reservado].
- (j) No caso de operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas], os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.
- (k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da jornada.

### APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 [RESERVADO]

### APÊNDICE B DO RBAC Nº 137

#### DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO

##### B137.1 Disposições gerais

- (a) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas constantes no Art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução no 472, de 2018, ou em outro normativo que a substituir, adotando-se para as infrações praticadas os valores de multa previstos na Tabela 1 deste Apêndice.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplacadoras”

Com relação à sugestão referente à exclusão do parágrafo 137.517(a)(4)(vi), esclarece-se que o diário de bordo apenas registra os voos da aeronave específica, mas o piloto pode, em tese, operar mais de uma aeronave. Neste caso, é necessário um controle específico para o piloto. No entanto, o requisito não especifica o seu método de cumprimento. Se o operador, por exemplo, declarar que o piloto só opera uma aeronave, ou declarar todas as aeronaves que ele opera, e que todos os dados daquele piloto se encontrarão em tal ou tais diários de bordo, seria possível, em tese, atender ao requisito. No entanto, o detalhamento do método de cumprimento é matéria para instrução suplementar. Com relação aos itens 4.15 a 4.21, e 4.25, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 31 a 37, e 41 deste Relatório.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 116 (23048)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE D - AREA DE POUSO PARA USO DE <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.501 (a) (11) AUSENTE - EXCLUSÃO	
<b>Justificativa:</b> Exclusão contextual apenas para alinhamento da manifestação do item 137.3 (2) E 137.3 (15) IMPACTO REGULATÓRIO: Impacto apresentado no item 137.3 (2) E 137.3 (15)	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> <b>137.209 Equipamentos de segurança de voo</b> (a) Uma operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando: (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados; (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos; (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído; (4) calçados fechados; [e (5) macacão]. – vide 4.15. deste documento <b>137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas</b> (a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre. [(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento <b>137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]</b> (a) Somente é permitido <del>pode</del> conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91. [(b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação: (1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e (2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento <b>137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]</b> (a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroaplicadoras.	

**SUBPARTE D**

**ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

**137.301 Área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola]**

- (a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.
- (b) e (c) [Reservado].
- (d) A área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola] não necessita ser cadastrada na ANAC.
- (e) A operação de uma aeronave em área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola] somente é permitida se:
- (1) a operação for exclusiva de atividades aeroplacadoras [aeroagrícolas];
  - (2) o proprietário da área concordar com sua construção e utilização;
  - (3) a aeronave não transportar passageiro; [Não se aplica]. **vide 4.18. deste documento**
- [(3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;] vide 4.19. deste documento**
- (4) a área a ser utilizada atender às exigências para operação, com segurança, da aeronave em seu máximo desempenho, de acordo com o respectivo manual de voo aprovado; e
- (5) não for proibido, por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, o uso da área escolhida.
- (f) A utilização de uma área de pouso para uso de aeroplacação é de inteira responsabilidade do operador aeroplacador [aeroagrícola].
- (g) A operação aeroplacadora [aeroagrícola] noturna em área de pouso para uso de aeroplacação [aeroagrícola] somente poderá ser realizada se a área for adequadamente sinalizada e iluminada para comportar tais operações.

**137.303 Operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeródromos**

- (a) [Reservado].
- (b) A operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida em aeródromos nas seguintes condições:
- (1) o proprietário ou operador do aeródromo cadastrado tenha concordado com sua utilização e garanta a infraestrutura e procedimentos operacionais adequados;
  - (2) [reservado]; e
  - (3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar. [ , salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.] – **vide 4.25. deste documento.**

**137.501 Requisitos gerais**

**SUBPARTE E [RESERVADO]**

**SUBPARTE F**

**DOCUMENTAÇÃO**

- (a) O operador aeroplacador [aeroagrícola] deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]:
- (1) certificado de nacionalidade e de matrícula, se aplicável;
  - (2) certificado de aeronavegabilidade, se aplicável;
  - (3) ficha de peso e balanceamento;
  - (4) certificado de Verificação de aeronavegabilidade (CVA), se aplicável;
  - (5) manual de voo aprovado ou o manual de operação da aeronave (AOM);
  - (6) e (7) [reservado];
  - (8) apólice de seguro, se exigível;
  - (9) licença de estação, se aplicável;
  - (10) diário de bordo; e
  - (11) a cópia do CAP. **no caso de um detentor de CAP. – vide 4.20. deste documento**
- (b) O operador deve providenciar para que a lista de verificações (*checklist*) esteja a bordo da aeronave durante as operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]
- [(c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.] – vide 4.21. deste documento**

**137.503 a 137.515 [Reservado]**

**137.517 Registros e relatórios**

(a) O detentor de CAP deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede administrativa e disponibilizar aos servidores da ANAC, sempre que solicitado:

(1) e (2) [reservado];

(3) uma lista atualizada de cada aeronave (tipo, matrícula e número de série) operada, detalhando as suas capacidades e autorizações, de forma a garantir que somente aeronaves capacitadas são designadas para as operações autorizadas; e

(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:

(i) e (ii) [reservado];

(iii) um controle da experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;

(iv) e (v) [reservado];

(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada. [Não se aplica] – vide 4.22.

deste documento e

(vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se for o caso [aplicável].

(b) O detentor de CAP deve enviar informações operacionais e de desempenho em segurança operacional conforme exigido pela ANAC.

**137.519 [Reservado]**

**137.521 Diário de bordo**

(a) Ressalvadas as disposições desta seção, o diário de bordo e seu preenchimento devem cumprir o regulamento específico.

(b) O diário de bordo deve conter as informações requeridas pelo art. 4º e incisos da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, conforme aplicáveis à operação, exceto os incisos I, V, VII e IX, as quais deverão ser substituídos pelas informações a seguir:

(1) número sequencial cronológico que identifique o registro daquela jornada ou etapa de jornada;

(2) número de pousos da jornada ou etapa de jornada, para aeronaves que utilizam controle de pousos;

(3) número de ciclos dos motores, para aeronaves que utilizam controle de ciclos;

(4) horário do último corte da jornada ou etapa de jornada, para efeito de controle da Lei do Aeronauta;

(5) total de combustível consumido por jornada ou etapa de jornada;

(6) se a aeronave for compartilhada com mais de um operador, um campo que indique o operador responsável pela jornada; e

(7) quantidade de pessoas a bordo, se a aeronave for certificada para mais de 1 (uma) pessoa.

(c) O diário de bordo deve ser construído e preenchido conforme norma suplementar específica, de forma a garantir a integridade e inviolabilidade dos dados registrados.

(1) Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.

(2) Campos não utilizados do diário de bordo e que eventualmente possam ser aproveitados para lançamentos indevidos não podem ser deixados em branco e devem ser inutilizados.

(3) Em caso de perda, corrupção ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), a ANAC deverá ser comunicada, acompanhado de evidência de que o órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), foi comunicado, e o operador deverá proceder com a reconstituição nos termos de norma suplementar específica.

(d) Quando a aeronave operar em área de pouso para uso de aplicação [aeroagrícola], o piloto deve registrar no diário de bordo a localidade onde se encontra tal área de pouso.

(e) a (i) [Reservado].

(j) No caso de operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas], os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.

(k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da jornada.

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 [RESERVADO]**

**APÊNDICE B DO RBAC Nº 137**

**DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

<b>B137.1 Disposições gerais</b> (a) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas constantes no Art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução no 472, de 2018, ou em outro normativo que a substituir, adotando-se para as infrações praticadas os valores de multa previstos na Tabela 1 deste Apêndice.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Com relação à sugestão de exclusão do parágrafo 137.501(a)(11), a contribuição foi acatada, ainda que não em razão da justificativa do proponente. Como o cadastro estará em sistema da ANAC, a ANAC terá acesso ao cadastro em virtude desse mesmo sistema. É importante ter acesso ao CDAG na sede administrativa (vide parágrafo 137.117(a)), mas não é imprescindível que ele esteja no local da operação. Com relação aos itens 4.15 a 4.19, 4.21 e 4.22, e 4.25, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 31 a 35, 37 e 38, e 41 deste Relatório.
<b>Itens alterados na proposta:</b> RBAC nº 137.501(a)(11) – excluído.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 117 (23049)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Piloto Aero Serviços Eletrônicos <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> RBAC 137 SUBPARTE D - AREA DE POUSO PARA USO DE <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 137.501. (c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.	
<b>Justificativa:</b> Alinhamento com o previsto na IS 00-009, nas orientações aos operadores aéreos nacionais para as inspeções de rampa no território brasileiro. IMPACTO REGULATÓRIO: Facilidades no controle de validade dos documentos apresentados.	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição:</b> <b>137.209 Equipamentos de segurança de voo</b> (a) Uma operação <del>aeroaplicadora</del> <b>[aeroagrícola]</b> somente é permitida se cada tripulante estiver utilizando: (1) cintos e suspensórios de segurança devidamente colocados e ajustados; (2) quando aplicando produtos tóxicos, máscara para respiração com filtro de proteção contra a inalação de tais produtos; (3) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído; (4) calçados fechados; <b>[e</b> <b>(5) macacão]. – vide 4.15. deste documento</b> <b>137.211 Operações sobre áreas densamente povoadas</b> (a) Exceto nos casos de controle de vetores e observadas as normas legais pertinentes, é vedado operar uma aeronave contendo produtos químicos sobre áreas densamente povoadas, sobre embarcações ou sobre aglomerações de pessoas ao ar livre. <b>[(b) Exceto nas áreas de pistas cadastradas e de pouso eventual é vedada operar uma aeronave agrícola sobre áreas densamente povoadas.] – vide 4.16. deste documento</b>	

**137.213 Condições atmosféricas para operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Somente é permitido ~~pode~~ conduzir operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] noturnas (além de 30 minutos após o pôr do sol e antes dos 30 minutos anteriores ao nascer do sol), quaisquer que sejam as condições meteorológicas existentes, se respeitados os requisitos estabelecidos no parágrafo 91.205(c) e na seção 91.209 do RBAC no 91.

**[b) Ninguém poderá conduzir uma operação aeroagrícola ou traslado da aeronave em um espaço aéreo não controlado, se durante a operação:**

(1) a visibilidade em voo for inferior a 2,5 km; e

(2) o teto for inferior a 500 pés acima do terreno.] – vide 4.17. deste documento

**137.215 Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras [aeroagrícolas]**

(a) Recomenda-se que o operador aeroplacador [aeroagrícola] siga o Guia de Boas Práticas para Operações Aeroplacadoras.

**SUBPARTE D**

**ÁREA DE POUSO PARA USO DE AEROAPLICAÇÃO [AEROAGRÍCOLA] E OPERAÇÕES AEROAPLICADORAS [AEROAGRÍCOLAS] EM AERÓDROMOS**

**137.301 Área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola]**

(a) A construção e/ou disponibilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] são de inteira responsabilidade do proprietário da área.

(b) e (c) [Reservado].

(d) A área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] não necessita ser cadastrada na ANAC.

(e) A operação de uma aeronave em área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] somente é permitida se:

(1) a operação for exclusiva de atividades aeroplacadoras [aeroagrícolas];

(2) o proprietário da área concordar com sua construção e utilização;

~~(3) a aeronave não transportar passageiro; [Não se aplica]. vide 4.18. deste documento~~

**[(3) a área deverá conter sinalização e bloqueios de fluxo de pessoas e veículos adequados sob responsabilidade do proprietário;] vide 4.19. deste documento**

(4) a área a ser utilizada atender às exigências para operação, com segurança, da aeronave em seu máximo desempenho, de acordo com o respectivo manual de voo aprovado; e

(5) não for proibido, por qualquer dispositivo legal ou regulamentar, o uso da área escolhida.

(f) A utilização de uma área de pouso para uso de aeroplicação é de inteira responsabilidade do operador aeroplacador [aeroagrícola].

(g) A operação aeroplacadora [aeroagrícola] noturna em área de pouso para uso de aeroplicação [aeroagrícola] somente poderá ser realizada se a área for adequadamente sinalizada e iluminada para comportar tais operações.

**137.303 Operações aeroplacadoras [aeroagrícolas] em aeródromos**

(a) [Reservado].

(b) A operação aeroplacadora [aeroagrícola] somente é permitida em aeródromos nas seguintes condições:

(1) o proprietário ou operador do aeródromo cadastrado tenha concordado com sua utilização e garanta a infraestrutura e procedimentos operacionais adequados;

(2) [reservado]; e

(3) não seja proibido por qualquer dispositivo legal ou regulamentar. [ , salvo condições de restrições de pouso e decolagem definidos pela ANAC em fases de descadastramento, devendo alternativamente o operador apresentar um GRSO específico da operação na pista nestas condições.] – vide 4.25. deste documento.

**137.501 Requisitos gerais**

**SUBPARTE E [RESERVADO]**

**SUBPARTE F**

**DOCUMENTAÇÃO**

(a) O operador aeroplacador [aeroagrícola] deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações aeroplacadoras [aeroagrícolas]:

(1) certificado de nacionalidade e de matrícula, se aplicável;

(2) certificado de aeronavegabilidade, se aplicável;

(3) ficha de peso e balanceamento;

(4) certificado de Verificação de aeronavegabilidade (CVA), se aplicável;



**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras”

(5) manual de voo aprovado ou o manual de operação da aeronave (AOM);

(6) e (7) [reservado];

(8) apólice de seguro, se exigível;

(9) licença de estação, se aplicável;

(10) diário de bordo; e

(11) a cópia do CAP. ~~no caso de um detentor de CAP.~~ – vide 4.20. deste documento

(b) O operador deve providenciar para que a lista de verificações (*checklist*) esteja a bordo da aeronave durante as operações ~~aeroaplicadoras.~~ [aeroagrícolas]

**[(c) Sempre que couber a apresentação dos documentos por parte dos pilotos poderá ser apresentado de forma digital.] – vide 4.21. deste documento**

**137.503 a 137.515 [Reservado]**

**137.517 Registros e relatórios**

(a) O detentor de CAP deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede administrativa e disponibilizar aos servidores da ANAC, sempre que solicitado:

(1) e (2) [reservado];

(3) uma lista atualizada de cada aeronave (tipo, matrícula e número de série) operada, detalhando as suas capacidades e autorizações, de forma a garantir que somente aeronaves capacitadas são designadas para as operações autorizadas; e

(4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:

(i) e (ii) [reservado];

(iii) um controle da experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;

(iv) e (v) [reservado];

~~(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de horas de voo e jornada.~~ [Não se aplica] – vide 4.22. deste documento e

(vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se ~~for o caso~~ [aplicável].

(b) O detentor de CAP deve enviar informações operacionais e de desempenho em segurança operacional conforme exigido pela ANAC.

**137.519 [Reservado]**

**137.521 Diário de bordo**

(a) Ressalvadas as disposições desta seção, o diário de bordo e seu preenchimento devem cumprir o regulamento específico.

(b) O diário de bordo deve conter as informações requeridas pelo art. 4º e incisos da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, conforme aplicáveis à operação, exceto os incisos I, V, VII e IX, as quais deverão ser substituídos pelas informações a seguir:

(1) número sequencial cronológico que identifique o registro daquela jornada ou etapa de jornada;

(2) número de pousos da jornada ou etapa de jornada, para aeronaves que utilizam controle de pousos;

(3) número de ciclos dos motores, para aeronaves que utilizam controle de ciclos;

(4) horário do último corte da jornada ou etapa de jornada, para efeito de controle da Lei do Aeronauta;

(5) total de combustível consumido por jornada ou etapa de jornada;

(6) se a aeronave for compartilhada com mais de um operador, um campo que indique o operador responsável pela jornada; e

(7) quantidade de pessoas a bordo, se a aeronave for certificada para mais de 1 (uma) pessoa.

(c) O diário de bordo deve ser construído e preenchido conforme norma suplementar específica, de forma a garantir a integridade e inviolabilidade dos dados registrados.

(1) Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.

(2) Campos não utilizados do diário de bordo e que eventualmente possam ser aproveitados para lançamentos indevidos não podem ser deixados em branco e devem ser inutilizados.

(3) Em caso de perda, corrupção ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), a ANAC deverá ser comunicada, acompanhado de evidência de que o órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), foi comunicado, e o operador deverá proceder com a reconstituição nos termos de norma suplementar específica.

(d) Quando a aeronave operar em área de pouso para uso ~~de aplicação~~ [aeroagrícola], o piloto deve registrar no diário de bordo a localidade onde se encontra tal área de pouso.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado "Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroaplicadoras"

(e) a (i) [Reservado].

(j) No caso de operações aeroaplicadoras [aeroagrícolas], os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.

(k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da jornada.

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 137 [RESERVADO]**

**APÊNDICE B DO RBAC Nº 137**

**DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**

**B137.1 Disposições gerais**

(a) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas constantes no Art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução nº 472, de 2018, ou em outro normativo que a substituir, adotando-se para as infrações praticadas os valores de multa previstos na Tabela 1 deste Apêndice.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Com relação à sugestão de inclusão do parágrafo 137.501(c), não há vedação no regulamento de documentação na forma digital.

Com relação aos itens 4.15 a 4.20, 4.22, e 4.25, mencionados no Anexo, referir-se à análise das contribuições nº 31 a 36, 38, e 41 deste Relatório.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 118 (22949, 22977)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Julio Cesar Bombarda

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) Nº 137 – Cadastro e requisitos operacionais: Operações Aeroaplicadoras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 137 SUBPARTE D - AREA DE POUSO PARA USO DE

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Na seção 137.301 (e)(1)

(1) a operação for exclusiva de atividades aeroaplicadoras;

**Justificativa:**

Algumas atividades correlatas com a atividade são realizadas, como treinamentos, voos de teste, cheques, etc. Mas isto não é previsto no conceito de Operações aeroaplicadoras, na seção 137.3. Alguma correção deve ser feita lá ou nesta seção.

Na justificativa que consta na Tabela Comparativa há uma afirmação dos Srs.: "Foi removida a menção ao "período previamente definido", visto que algumas dessas áreas que são utilizadas de modo quase permanente." Essa nota dos Srs vai de encontro ao conceito de APUA da seção 137.3(a)(1): "..., devendo ser de uso temporário..."

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

A definição constante em 137.3(a)(1) foi acatada em razão da contribuição nº 71 deste Relatório, o que atende às preocupações endereçadas nesta contribuição.

**Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 12/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 137, intitulado “Cadastro e requisitos operacionais: operações aeroplicadoras”

**NOTA:** os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta consulta pública representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.