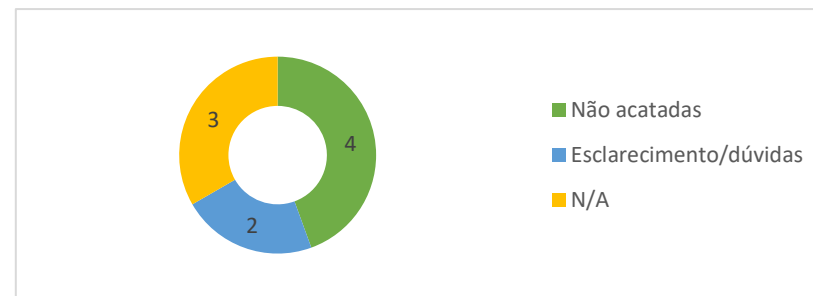




## Contribuições referentes à Consulta Pública nº 25/2020

**Proposta de revogação do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica Especial nº 88 – RBHA-E nº 88, intitulado "Requisitos para avaliação de tolerância para falhas do sistema de tanques de combustível" e edição de emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 21, intitulado "Certificação de produto e artigo aeronáuticos", 26, intitulado "Aeronavegabilidade continuada e melhorias na segurança para aviões categoria transporte", 91, intitulado "Requisitos gerais de operação para aeronaves civis", e 121, intitulado "Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg".**

A Consulta Pública foi realizada no período de 17 de novembro de 2020 a 04 de janeiro de 2021, durante o qual foram recebidas **9 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições não acatadas, acatadas parcialmente, acatadas integralmente, esclarecimentos ou dúvidas e às quais não se aplica análise:



Processo nº 00058.033927/2019-89

**Janeiro/2021**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 1</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jose Volter Morais Coutinho <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Instituição:</b> ANAC	<b>Documento:</b> RBAC 121 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 121.1113 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
<p>Análise de impacto regulatório SEI 3545875 que compõe o processo esta errada. Pois o indivíduo que fez a análise de impacto regulatório declara no item 12 do formulário que a alteração proposta não tem efeitos sobre as empresas de transporte aéreo regular.</p> <p>No entanto a alteração regulamentar proposta isentaria os detentores de certificado de operador aéreo brasileiros de cumprir com dever previsto atualmente no requisito 121.1113(f) cuja a redação e dada a seguir:</p> <p>(f) As mudanças no programa de manutenção do sistema de tanques de combustível identificadas nos parágrafos (d) e (e) desta seção e qualquer revisão posterior devem ser submetidas para aprovação à ANAC.</p> <p>Solicito que a GTPN SAR se atenha a alteração somente do RBHA88 e não proponha alteração nos regulamentos que não são de responsabilidade da SAR.</p> <p>Desta forma solicito que o texto do RBAC121.1113 seja mantido como esta.</p> <p>121.1113 Programa de manutenção dos tanques de combustível</p> <p>(a) Exceto como especificado no parágrafo (g) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha: (1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 (trinta) ou mais; ou (2) capacidade máxima de carga paga de 3 402 kgf (7 500 lbf) ou mais.</p> <p>(b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo antes de 15 de dezembro de 2010, o detentor de certificado deve submeter à ANAC uma proposta de instruções da manutenção para os tanques que atendam à Special Federal Aviation Regulation No. 88 (SFAR 88).</p> <p>(c) Após de 15 de dezembro de 2010, nenhum detentor de certificado pode operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção a não ser que o programa de manutenção para aqueles aviões tenha sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis para os sistemas de tanques de combustível.</p> <p>(d) As revisões propostas do programa de manutenção dos sistemas de tanques de combustível devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada (ICA) para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do SFAR 88 ou o parágrafo 25.1529 do RBHA 25 ou o Apêndice H deste mesmo regulamento, efetivos em 6 de junho de 2001 (incluindo aquelas desenvolvidas para tanques auxiliares de combustível, se houver algum, instalados de acordo com um certificado suplementar de tipo ou outras aprovações de projeto) e devem ser aprovadas pela ANAC.</p> <p>(e) Após de 15 de dezembro de 2010, antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com ICA desenvolvidas sob o SFAR 88 ou sob a seção 25.1529 do RBHA 25 efetivo em 6 de junho de 2001, o detentor de certificado deve incluir no programa de manutenção do avião inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas ICA.</p> <p>(f) As mudanças no programa de manutenção do sistema de tanques de combustível identificadas nos parágrafos (d) e (e) desta seção e qualquer revisão posterior devem ser submetidas para aprovação à ANAC. (g) [Reservado]</p>	
<b>Justificativa:</b>	
<p>A GTPN da SAR esta se valendo da previsão contida no artigo 47 da lei 11182 que prevê que os RBHAs serão substituídos por RBAC para mudar RBACs que já foram alvo das alterações previstas no artigo 47.</p> <p>Adicionalmente a visão míope demonstrada na análise de impacto regulatório contida no presente processo parece não perceber que existem efeitos negativos na alteração proposta sobre os operadores aéreos brasileiros pois a GTPN da SAR esta removendo do regulamento responsabilidades (previstas no 121.1113(f)) que os operadores brasileiros tem que cumprir.</p>	

Esta “esperteza” terá consequências para os operadores brasileiros pois os operadores brasileiros ao ter regulamentos com padrões de segurança operacional inferiores ao usado no transporte aéreo internacional poderão se tornar um SSC (Significant Safety Concern) passível de serem reportados para a ICAO.

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

**Análise da contribuição:**

Agradecemos a contribuição.

A emenda 121-336 ao regulamento americano 14 CFR *Part* 121, que aprovou a seção 121.1113, com a qual o atual RBAC 121 está harmonizado, teve o intuito de aplicar uma transição a fim de que todos os operadores por ela afetados se adaptassem aos novos requisitos de segurança operacional relacionados à aprovação do RBHA-E 88. A seção RBAC 121.1113 vigente exige revisões de programas de manutenção dos operadores, a serem aprovadas pela ANAC, e não levam em conta a possibilidade de o fabricante ter cumprido emendas posteriores do RBAC 25, nem de esses programas já terem sido projetados com as características requeridas por essa seção. Essa seção é anacrônica, já que há a possibilidade de existirem ou surgirem hoje muitos fabricantes e operadores que cumpram as ações necessárias à segurança operacional de forma não prevista por esses requisitos, pois já se passou muito tempo desde o início dessa transição.

A última versão do Formulário de Análise de Impacto Regulatório deste processo é o documento SEI 4181508, que é o que deve ser considerado. Nele se explica que os operadores aéreos são, sim, afetados, pois eles terão requisitos mais adaptados à realidade atual a cumprir.

Ressaltamos ainda que as áreas técnicas da SAR pertencentes à estrutura organizacional vigente na época e a SPO se manifestaram favoravelmente a esta proposta.

**Itens alterados na proposta:** nenhum

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Jose Volter Morais Coutinho  <b>Categoria:</b> Pessoa física  <b>Instituição:</b> ANAC</p>	<p><b>Documento:</b>  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b>  <b>Tipo de Contribuição:</b>  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Solicito que o teor dos documentos contidos no processo de protocolo sejam disponibilizados ao público pois os documentos contidos no processo estão classificados como restritos.                  Como pode a sociedade entender o que esta sendo proposto/feito se a área de normas da ANAC mantem o conteúdo do processo de alteração das normas classificados como restrito?</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A remocao da restrição de acesso aos documentos que compõem o processo permitira transparência para o público poder se manifestar sobre a alteração de normas propostas pela ANAC.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> N/A</p>	
<p>A restrição de acesso foi removida durante o início da Consulta Pública.  <b>Itens alterados na proposta:</b> nenhum</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 3</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jose Volter Morais Coutinho <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Instituição:</b> ANAC	<b>Documento:</b> <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> <b>Tipo de Contribuição:</b> <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicito que o presente processo de consulta publica seja suspenso pois a analise de impacto regulatório foi realizada antes da alteração organizacional implmenteadada no dia 16 de outubro de 2020 sendo que diversas responsabilidades de fiscalização e de supervisao de manutenção e de aeronavegabilidade continuidade de operadores antes de competência da SAR agora são competência da SPO o que invalida a declaração contida nos itens 6 e 13 do formulário de analise de impacto regulatório (SEI 3545875) os regulamentos operacionais RBAC91 e RBAC 121 não sejam alterados em decorrência de atualização proposta na revisão do RBHA88 pois atualmente Solicito que a Diretoria da ANAC envie comunicação para suspensão da consulta publica 025/2020.	
<b>Justificativa:</b> Analise impacto regulatório não leva em conta nova organização funcional da ANAC sendo que atualmente atividades de fiscalização e de supervisao de operadores aéreos estão a cargo da SPO e não da SAR,	
<b>Resultado da análise:</b> N/A	
<b>Análise da contribuição:</b> Todas as áreas da ANAC afetadas por esta proposta foram consultadas e se manifestaram favoravelmente a ela, conforme consta nos autos do processo 00058.033927/2019-89. <b>Itens alterados na proposta:</b> nenhum	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 4</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Denis Corrêa <b>Categoria:</b> Piloto Privado <b>Instituição:</b>	<b>Documento:</b> RBAC 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.319 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> RBAC 91 91.319 Aeronave civil com certificado de autorização de voo experimental (CAVE) (d) Cada pessoa operando uma aeronave com CAVE deve: (2) operar em voo VFR diurno, <b>salvo se de outro modo for especificamente autorizado pela ANAC.</b> (e) <b>A ANAC poderá estabelecer outras limitações adicionais</b> que considere necessárias.  O texto poderia deixar mais claro as possibilidades de certificação dos outros tipos de operação (VFR noturno, IFR) e nesse quesito, incluir na possibilidade de autorização IFR os <b>procedimentos RNAV, mais modernos e seguros para a operação IFR.</b>	
<b>Justificativa:</b> Hoje já é possível <b>certificar IFR</b> aeronaves experimentais (ex. RV10), desde que comprovado para a ANAC, especificamente para a GGCP, de que os equipamentos requeridos no regulamento estão presentes e instalados na aeronave e de que foram realizados ensaios e calibragem na aeronave, por pessoa especializada. No entanto, as aprovações são limitadas a procedimentos já ultrapassados, tais como NDB e VOR, de pouca precisão e que, em muitos casos, já estão sendo descontinuados em muitos aeroportos. Pensando em segurança, seria bastante importante <b>aceitar aprovações, também, de procedimentos RNAV</b> , mais modernos e precisos para essas aeronaves, quando de sua certificação IFR pela ANAC, desde que os equipamentos instalados sejam <b>testados e aprovados</b> para tais operações.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada	
<b>Análise da contribuição:</b> Agradecemos a contribuição, mas ela não apresentou nenhuma proposição específica dentro do escopo de alteração proposto pela presente proposta de emenda. Para propor simplificação e melhoria em normas, procedimentos ou serviços prestados pela ANAC, o formulário a seguir é o melhor canal de comunicação com a Agência <a href="https://pesquisas.anac.gov.br/index.php/856737?lang=pt-BR">https://pesquisas.anac.gov.br/index.php/856737?lang=pt-BR</a>	
<b>Itens alterados na proposta:</b> nenhum	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 5 – Nº NO SISTEMA AUDPUB: 15667</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Higo Alves da cosra <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b>	<b>Documento:</b> RBAC 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.1507 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Gostaria de parabenizar a todos envolvidos nesse novo projeto que visa contribuir para milhares de pilotos que no dia a dia são submetidos a milhares de exames para provar uma experiência que já possuem. Tudo isso vai desburocratizar e incentivar pilotos e proprietários para o crescimento da aviação no país.	
<b>Justificativa:</b> Portaria 2626 de outubro de 2020.	
<b>Resultado da análise:</b> N/A	
Agradecemos a contribuição. <b>Itens alterados na proposta:</b> nenhum	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 6 – Nº NO SISTEMA AUDPUB: 15719</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Jose Volter Morais Coutinho  <b>Categoria:</b> Pessoa física  <b>Instituição:</b> ANAC</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC 121  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 121.1113  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  "Solicito que o texto contido no RBAC 121.1113 vigente seja mantido, alterando apenas a referencia que atualmente e o SFAR 88 passando a ser o RBAC 88.                  121.1113 Programa de manutenção dos tanques de combustível                  (a) Exceto como especificado no parágrafo (g) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha: (1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 (trinta) ou mais; ou (2) capacidade máxima de carga paga de 3 402 kgf (7 500 lbf) ou mais.                  (b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo antes de 15 de dezembro de 2010, o detentor de certificado deve submeter à ANAC uma proposta de instruções da manutenção para os tanques que atendam RBAC 88.                  (c) Após de 15 de dezembro de 2010, nenhum detentor de certificado pode operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção a não ser que o programa de manutenção para aqueles aviões tenha sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis para os sistemas de tanques de combustível.                  (d) As revisões propostas do programa de manutenção dos sistemas de tanques de combustível devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada (ICA) para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do RBAC 88 ou o parágrafo 25.1529 do RBAC 25 ou o Apêndice H deste mesmo regulamento, efetivos em 6 de junho de 2001 (incluindo aquelas desenvolvidas para tanques auxiliares de combustível, se houver algum, instalados de acordo com um certificado suplementar de tipo ou outras aprovações de projeto) e devem ser aprovadas pela ANAC.                  (e) Após de 15 de dezembro de 2010, antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com ICA desenvolvidas sob o SFAR 88 ou sob a seção 25.1529 do RBHA 25 efetivo em 6 de junho de 2001, o detentor de certificado deve incluir no programa de manutenção do avião inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas ICA.                  (f) As mudanças no programa de manutenção do sistema de tanques de combustível identificadas nos parágrafos (d) e (e) desta seção e qualquer revisão posterior devem ser submetidas para aprovação à ANAC.                  (g) [Reservado]                  "</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  "Manter o texto alinhado com a padronização internacional contido no FAR 121.1113.                  Evitar que a proposta emitida pela GTPN/SAR isente o detentor do certificado de cumprir com responsabilidade prevista atualmente no RBAC 121.1113(F) Pois a proposta enviada pela GTPN para consulta pública exclui o cumprimento do requisito contido no RBAC 121.1113(f)."</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.</p>	



**Análise da contribuição:**

Agradecemos a contribuição.

A emenda 121-336 ao regulamento americano 14 CFR *Part* 121, que aprovou a seção 121.1113, com a qual o atual RBAC 121 está harmonizado, teve o intuito de aplicar uma transição a fim de que todos os operadores por ela afetados se adaptassem aos novos requisitos de segurança operacional relacionados à aprovação do RBHA-E 88. A seção RBAC 121.1113 vigente exige revisões de programas de manutenção dos operadores, a serem aprovadas pela ANAC, e não levam em conta a possibilidade de o fabricante ter cumprido emendas posteriores do RBAC 25, nem de esses programas já terem sido projetados com as características requeridas por essa seção. Essa seção é anacrônica, já que há a possibilidade de existirem ou surgirem hoje muitos fabricantes e operadores que cumpram as ações necessárias à segurança operacional de forma não prevista por esses requisitos, pois já se passou muito tempo desde o início dessa transição.

Ressaltamos ainda que as áreas técnicas da SAR pertencentes à estrutura organizacional vigente na época e a SPO se manifestaram favoravelmente a esta proposta.

**Itens alterados na proposta:** nenhum

**CONTRIBUIÇÃO Nº 7 – Nº NO SISTEMA AUDPUB: 15720**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Jose Volter Morais Coutinho

**Categoria:** Pessoa física

**Instituição:** ANAC

**Documento:** RBAC 91

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1507

**Tipo de Contribuição:** Alteração

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

"Solicito que o texto contido no requisito RBAC91.1507 seja mantido como esta no RBAC 91 vigente sendo apenas alterado a referencia ao SFAR 88 e RBHA 25 or RBAC 88 e RBAC25 respectivamente.

Sendo o texto sugerido o texto abaixo:

91.1507 Programa de inspeção dos tanques de combustível

(a) Esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:

(1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 ou mais assentos; ou

(2) capacidade máxima de carga paga igual ou maior que 3400 kg (7500 lb).

(b) [Reservado].

(c) Somente é permitido operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção se o programa de inspeção para aquele avião tiver sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis aos sistemas de tanques de combustível.

(d) As revisões propostas do programa de inspeção dos sistemas de tanques de combustível, especificadas no parágrafo (c) desta seção, devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do RBAC 88 ou da seção 25.1529 e Appendix H do RBAC 25 vigente em 6 de junho de 2001, emitido pela FAA/EUA (incluindo aquelas desenvolvidas para tanques auxiliares de combustível, se houver algum, instalados de acordo com um certificado suplementar de tipo ou outras aprovações de projeto) e devem ser aprovadas pela ANAC.

(e) Antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com Instruções para Aeronavegabilidade Continuada desenvolvidas para atender às disposições do RBAC 88 ou da seção 25.1529 do RBAC 25 vigente em 6 de junho de 2001, emitido pela ANAC, o operador deve incluir, no programa de inspeção do avião, inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada.

(f) As mudanças no programa de inspeção do sistema de tanques de combustível identificadas nos parágrafos (d) e (e) desta seção e qualquer revisão posterior devem ser submetidas à ANAC para aprovação.

"	
<b>Justificativa:</b> "Solicito que seja adotado o texto sugerido acima para prover um maior alinhamento com as praticas internacionais adotadas bem como ser propiciado um maior alinhamento com o requisito contido no FAR91.1507 contido na legislacao da FAA que serve de referencia para os nossos requisitos. Solicito que a a proposta enviada pela GTPN da SAR nao seja aceita pois a redacao do requisito 91.1507 proposto pela GTPN da SAR isenta os operadores brasileiros de cumprir com a responsabilidade prevista no requisito 91.1507(f) contida atualmente no RBAC91."	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Agradecemos a contribuição. A emenda 91-297 ao regulamento americano 14 CFR <i>Part</i> 91, que aprovou a seção 91.1507, com a qual o atual RBAC 91 está harmonizado, teve o intuito de aplicar uma transição a fim de que todos os operadores por ela afetados se adaptassem aos novos requisitos de segurança operacional relacionados à aprovação do RBHA-E 88. A seção RBAC 91.1507 vigente exige revisões de programas de inspeção dos operadores, a serem aprovadas pela ANAC, e não levam em conta a possibilidade de o fabricante ter cumprido emendas posteriores do RBAC 25, nem de esses programas já terem sido projetados com as características requeridas por essa seção. Essa seção é anacrônica, já que há a possibilidade de existirem ou surgirem hoje muitos fabricantes e operadores que cumpram as ações necessárias à segurança operacional de forma não prevista por esses requisitos, pois já se passou muito tempo desde o início dessa transição. Ressaltamos ainda que as áreas técnicas da SAR pertencentes à estrutura organizacional vigente na época e a SPO se manifestaram favoravelmente a esta proposta. <b>Itens alterados na proposta:</b> nenhum	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8 – Nº NO SISTEMA AUDPUB: 15721</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jose Volter Morais Coutinho <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Instituição:</b> ANAC	<b>Documento:</b> RBAC 121 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 121.1113 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicito a GTPN SAR que esclareca como pode uma proposta de alteracao de requisito como a feita para o requisito 121.1113 contido no RBAC 121 isentar um operador certificado de cumprir com o previsto no RBAC121.1113(f) e a ANAC entender atraves da analise de impacto regulatorio que a alteracao normativa proposta nao afeta os operadores certificados segundo o RBAC 119 operando com as regras operacionais contidas no RBAC121?	
<b>Justificativa:</b> Solicito que a GTPN esclareca como a analise de impacto regulatorio concluiu que uma alteracao normativa proposta para o RBAC 121.1113 nao afeta operadores que operam sob as regras contidas no RBAC 121?	
<b>Resultado da análise:</b> esclarecimento/dúvidas	
<b>Análise da contribuição:</b> Agradecemos a contribuição. Segue resposta ao esclarecimento: A última versão do Formulário de Análise de Impacto Regulatório deste processo é o documento SEI 4181508, que é o que deve ser considerado. Nele se explica que os operadores aéreos são, sim, afetados, pois eles terão requisitos mais adaptados à realidade atual a cumprir.	

**Itens alterados na proposta:** nenhum

**CONTRIBUIÇÃO Nº 9 – Nº NO SISTEMA AUDPUB: 15722**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Jose Volter Moraes Coutinho  
**Categoria:** Pessoa física  
**Instituição:** ANAC

**Documento:** RBAC 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1507  
**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Solicito a GTPN SAR que esclareca como pode uma proposta de alteracao de requisito como a feita para o requisito 91.1507 contido no RBAC 91 isentar um operador certificado de cumprir com o previsto no RBAC91.1507(f) e a ANAC entender atraves da analise de impacto regulatorio que a alteracao normativa proposta nao afeta os operadores que operam segundo o RBAC 91?

**Justificativa:**

Solicito que a GTPN esclareca como a analise de impacto regulatorio concluiu que uma alteracao normativa proposta para o RBAC 91.1507 nao afeta operadores que operam sob as regras contidas no RBAC91?

**Resultado da análise:** esclarecimento/dúvidas

**Análise da contribuição:**

Agradecemos a contribuição.

Segue resposta ao esclarecimento:

A última versão do Formulário de Análise de Impacto Regulatório deste processo é o documento SEI 4181508, que é o que deve ser considerado. Nele se explica que os operadores aéreos são, sim, afetados, pois eles terão requisitos mais adaptados à realidade atual a cumprir.

**Itens alterados na proposta:** nenhum