

OF. PRES. nº 316/2020

São Paulo, 24 de agosto de 2020.

À

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ILMO. SR. JOÃO SOUZA DIAS GARCIA

Superintendente de Padrões Operacionais (SPO)

ILMO. SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO

Superintendente de Aeronavegabilidade (SAR)

Assunto: Mínimos operacionais para decolagem IFR

Prezados,

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, doravante designado como “SNA”, entidade sindical com atuação e representatividade nacional, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº. 33.452.400/0002-78, com sede localizada na Rua Barão de Goiânia, 76, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-020, endereço eletrônico juridico@aeronautas.org.br, neste ato representado por seu Diretor Presidente, Cmte. Ondino Dutra Cavaleiro Neto, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, expor e requerer o quanto segue.

1. Inicialmente, destacamos que o SNA tem por função legal e institucional a promoção de ações que visem a manutenção e a melhoria das condições laborais e sociais dos aeronautas¹.

¹ Constituição Federal, Artigos 8º e 10, *in verbis*:

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte: (...) III - ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas.

Art. 10. É assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação.

2. Segundo a publicação AIC N 54/18, de 11 de outubro de 2018, SUP AIP N230/18 e a emenda da Parte AD 1.1.4 da AIP-BRASIL, houve alteração dos mínimos para decolagem IFR prejudicando os operadores privados sujeitos ao RBAC 91 da ANAC.
3. A nova regulamentação discrimina os operadores privados sujeitos ao RBAC 91 dos operadores sujeitos ao RBAC 121 e 135, fazendo com que os mínimos para decolagem IFR sejam muitos mais restritivos aos operadores privados RBAC 91, resultando, assim, em enormes prejuízos operacionais.
4. Os operadores privados do RBAC 91 precisam de uma LOA para operação ILS CAT II e III que inclui procedimentos de baixa visibilidade (LPV) emitida pela ANAC da qual possui requisitos operacionais similares aos demais operadores RBAC 121 e 135, tanto da aeronave como dos pilotos.
5. Por qual motivo existe uma restrição maior para os operadores que se enquadram fora do RBAC 121 e 135, como do RBAC 91?
6. Além disso, não foi observada na fonte, nenhum outro agente regulador de referência mundial, como FAA (EUA), EASA (Europa) e CASA (Austrália), que utilizasse critérios diferentes para operadores distintos no tangente aos procedimentos LPV, inclusive, as exigências para operadores privados RBAC 91 são geralmente mais flexíveis devido ao tipo de responsabilidade inerente às operações de aeronaves privadas, em uma tendência contrária a essa publicação.
7. O ideal seria uma distinção entre operadores RBAC 91, a fim de não penalizar aqueles que possuem capacidade de realizar tais procedimentos.
8. Isto posto, o SNA solicita à ANAC que informe as razões de o operador RBAC 91 não estar incluído nas flexibilizações para mínimos operacionais de decolagem IFR, presente na Tabela 1, da norma em questão.
9. Ademais, requer-se seja dada a possibilidade, àqueles operadores que possuam tal capacidade, ou seja, de um operador RBAC 91, se enquadrarem em mínimos de decolagem menos restritivos por meio de algum tipo de autorização especial ou comprovação de que o nível de segurança operacional se encontra dentro do limite regulamentar aceitável.

10. Com protestos da mais elevada estima e distinta consideração, agradecemos pela atenção por ora dispensada e aguardamos uma resposta da agência, se possível, no prazo de **10 (dez) dias**.

Cordialmente,



Ondino Dutra Cavaleiro Neto

Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas

OD:DMJ