

**ATA DA REUNIÃO DO SINDICATO INTERESTADUAL DAS ESCOLAS DE ENSINO  
DA AVIAÇÃO CIVIL – SINEAC – ANAC.**

Aos oito (08) dias do mês de março do ano de 2016, às 13h e 30min, na sede do SINEAC, na Rua Marechal Guilherme, nº 127, centro, Florianópolis, Estado de Santa Catarina, CEP 88.015-000. A reunião foi aberta e dirigida pelo Sr. Nelson Riet Diretor Técnico e Educacional do SINEAC. O Sr. Riet inicialmente deu boas vistas aos participantes e apresentou os convidados: Superintendente de Padrões Operacionais Sr. Wagner William de Souza Moraes, Adriano Tunes de Paula e o Gerente de Certificação de Organizações de Instrução Sr. Audir Mendes de Assunção Filho que fizeram exposição dos planos da ANAC - Agencia de Aviação Civil, para 2016. O Sr. Wagner Superintendente de Padrões Operacionais, falou da importância do relacionamento administrativo entre ANAC e Instituições de Ensino com a filosofia de desburocratização para que o processo seja menos oneroso e mais eficiente. A estratégia de desburocratizar significa que vai desonerar o relacionamento administrativo entre ANAC e o regulado para tratar de questões técnicas sem trâmites de papéis. Dando mais autonomia às instituições, leia-se: escolas, aeroclubes e faculdades e com essa maior autonomia vai fazer com que às instituições tenham mais responsabilidades. Exemplo: Uma escola que forme 100 pilotos privados por ano e seria muito mais fácil a ANAC monitorar a instituição ao invés dos alunos, mas hoje da forma como este processo vem sendo feito hoje dificulta muito pois a ANAC lida com 100 CPF's, ficando muito mais difícil esse processo de habilitação, a idéia é dar autonomia pras escolas realizarem o processo de habilitação com mais responsabilidades, pois uma vez que essa responsabilidade for transferida para a instituição poderia sob o aval da instituição com o monitoramento da ANAC, isso traria leveza ao sistema e muito mais responsabilidade para as instituições que não é diferente com que a ANAC já faz com empresas do RBAC 121 e 135 que possuem programas de treinamentos aprovado pela ANAC, se valem de uma plataforma de TI específica para o relacionamento com a ANAC que monitora o processo da organização e não caso a caso, assim garantindo sua integridade. A idéia é que num espaço de tempo de aproximadamente doze meses esse modelo de processo seja implantado para as instituições, o principal gargalo para que essa chave seja girada é a plataforma, porque hoje o que já está implantado é o modelo utilizado pelas empresas aéreas e não tem como migrar, pois tem uma regra de negócios diferente das instituições, que tem características de funcionamento distintas, então precisa construir uma plataforma específica de relacionamento que exige uma necessidade de desenvolvimento. Em termos de visão de futuro é isso que a ANAC apresenta de maneira mais objetiva, é claro que no aspecto operacional dessa relação instituição x ANAC com a grande demanda de serviços das instituições e o recebimento dos resultados desses serviços ainda existem outras frentes que exigem um horizonte de trabalhos maiores no que se diz respeito ao aspecto qualitativo da atuação das instituições e a estratégia é focar em dois pilares: instrutor e examinador, entendendo que o processo de instrução estará sustentado por esses dois papéis. Se tivermos instrutores bem preparados e atuando no processo de instrução e examinadores com critérios objetivos e fazendo exames de proficiência dentro de um padrão adequado aumenta qualitativamente o produto oferecido pelo segmento de instrução aí entra em atividades que demandarão mais tempo como: discussão da formação do instrutor, atuação do examinador e reciclagem da formação. Nessa segunda fase de mudança cultural exige um prazo maior para que seja efetivamente executado, mas são duas vias paralelas que podem atuar como a otimização do nosso relacionamento administrativo e na eficiência operacional e no fluxo da habilitação e em paralelo trabalhando nos aspectos de formação de instrutores e examinadores, essencialmente são essas as estratégias que a ANAC está planejando para 2016 para o segmento

de instrução. Após explanação o Sr. Wagner abriu espaço para que as instituições presentes e online realizassem perguntas. A primeira pergunta realizada foi a respeito do grau de instrução para mecânico de Manutenção Aeronáutica? Como resposta o Sr. Wagner mencionou que o mais urgente é o melhoramento do grau de instrução do Mecânico com idéia de fazer a quatro mãos a atualização dos manuais que é uma demanda urgente e que a ANAC entende que a melhor solução vai se valer do know how que as instituições tem na atuação dessa instrução que tende a alinhar a necessidade da própria indústria que tem que participar disso porque o produto da escola é um profissional que tende a atender a necessidade de quem vai empregá-lo. O ideal é fazer uma revisão do conteúdo da instrução de Mecânico de Manutenção Aeronáutica. De todos os cursos que a ANAC certifica a revisão mais urgente é o manual de mecânico. A próxima pergunta foi sobre a qualificação do instrutor que o MEC exige que tenha curso superior de engenharia, mas o profissional mais qualificado são os técnicos de manutenção e a maioria não tem essa qualificação e é um problemas que as instituições sofrem por serem registradas no MEC, que tem que cumprir essa exigência sendo o profissional que mais conhece aviação é o pessoal técnico e não um engenheiro. O Sr. Wagner falou que essa é uma questão que precisa ser discutida e com a atuação do Sindicato e suas propostas de trabalho ficará mais fácil analisar e discutir essas questões do segmento estrutural coletivo. O Sr. Elones representante da PUC/RS perguntou sobre a semelhança de instrução do RBAC 121 e 135, partindo do proposto que um instrutor de simulador tem que estar com as carteiras atualizadas, sabemos que nas empresas aéreas esses instrutores não tem, são comandante antigos que já voaram e tem excelente experiência, já na instrução nas instituições são alunos já formados em Ciências aeronáuticas que estão aguardando uma oportunidade para ingressar numa empresa aérea, muitos não tem a carteira específica em dia pois ainda estão aguardando. A pergunta é: Por quê nas empresas aéreas essa carteira não é exigida e nas instituições são exigidas as carteiras de CMA, IFR, Multi em dia? Hoje em dia a instrução está mais acadêmica que deveria ter menos exigências e deveria adaptar mais à realidade. Sr. Wagner respondeu que nas instruções realizadas pelas empresas aéreas o instrutor tem sim que estar com todas as carteiras técnicas em dia e o que não é requerido é o CMA, porque o CMA é requerido para uma atividade de voo ou seja pode revalidar CHT de simulador sem CMA, isso está escrito no RBAC 61, somente para simulador, como exemplo: um problema de saúde que impeça ao voo mas não à instrução em simulador que não desqualifica e impede a instrução, reforçando a explicação do Sr. Wagner o Sr. Audir falou dos requisitos necessários para ser instrutor de simulador num dispositivo de simulador de instrução de voo é diferente de ser instrutor de voo que aí sim necessita ter todas as carteiras em dia inclusive o CMA e que isso não pode ser confundido. Hoje no Brasil ainda não é possível revalidar o IFR apenas com ATD. Esta especificação está bem clara no anexo I. O Sr. Wagner ainda ressaltou a preocupação da ANAC em saber até que ponto se torna necessário modificar essa exigência para o bom funcionamento do sistema, mas que tanto na questão da redação e na modificação das regras existe a possibilidade de discussão para reavaliar esses procedimentos e nessa troca de informações se chegarmos a conclusão se realmente será necessário realizar essas mudanças, mas precisamos alinhar as expectativas, a ANAC está aberta a sugestões mas será analisado o juízo de valor para poder ser colocado como regra ou tirado de regra e essa prerrogativa é da ANAC. É claro que a ANAC entende que com a aproximação intermediada pelo SINEAC o juízo de valor que vai ser tomado, vai estar muito mais robusto e mais fundamentado. A ANAC e o SINEAC irão agir em parceria, parceria essa no sentido positivo da palavra, ou seja, nós fazemos parte do mesmo sistema para que tenhamos resultados melhores. A idéia é ter um ambiente aberto de discussão, de conversa franca, mas no final vai ser feito um juízo de valores comparando também o que a ICAO fala e o que outras autoridades aplicam e

como é o contexto brasileiro. Com a palavra o Sr. Riet mencionou que na reunião pela parte da manhã que foi realizada entre a diretoria do SINEAC e a ANAC foi aberto um caminho para que o SINEAC e a ANAC tenham uma reunião periódica pontuando os assuntos pontuais e problemas estruturais, ou seja, regras que atrapalham as instituições e que serão formatadas e apresentadas como sugestão para a ANAC. Estamos tentando ordenar através de um sindicato todas as demandas coletivas que se repetem em todas as instituições para serem apresentadas nessas reuniões periódicas pois isso facilitará o trabalho da ANAC. Sr. Wagner ressaltou que todas as discussões e sugestões sobre alteração de instrução tanto no ATD quanto em outras são analisadas minuciosamente até que se tenham condições de serem implementadas. Na medida que novos entendimentos forem sendo consolidados, talvez até aproveitando a sugestão dada de revalidar IRF com ATD, mas que esse é um processo de maturidade de todo o sistema. O presidente do Aeroclube Sr. Adilson ressaltou a importância dos aeroclubes participarem do sindicato pois dessa maneira terão voz ativa e representação e solicitou que a ANAC divulgasse mais suas ações, pois essa reunião foi divulgada somente pelo sindicato e que os outros workshops que a ANAC realiza nunca é bem divulgado. O Sr. Audir explicou que a ANAC publica no site e envia notificação convidando para participar. Com a palavra Cte Eugênio da Escola Aces High perguntou sobre a qualidade do treinamento que é dado no ATD pelas instituições e comentou a necessidade de igualar o nível de treinamento. Sr. Audir respondeu que já existe uma IS falando à respeito dessa preocupação que foi melhorada e complementada e será encaminhada à superintendência da ANAC para aprovação. Sr. Audir questionou se a reunião estava seguindo a pauta proposta e o Sr. Riet respondeu que sim pois era essencial que as instituições soubessem que há uma boa vontade da ANAC em ouvir todas as solicitações. Com a palavra a Sra. Célia da escola EWM que fez uma apresentação breve dos problemas graves que sua escola enfrenta com multas, com problemas no judiciário, problemas com o Ministério Público com relação ao curso de DOV sobre o estágio que a escola é obrigada a providenciar na empresa aérea. É um estágio curricular de 360 horas sob a supervisão do DOV da empresa que é exigência da ANAC. Que providência que uma instituição de ensino pode tomar numa empresa aérea? A EWM está sofrendo processos de alunos no Ministério Público e a última conversa com o MP foi exigido que a EWM apresentasse uma resposta. A empresa aérea Gol ofereceu vagas de emprego para DOV há algum tempo e tinha fornecido uma carta disponibilizando a possibilidade de estágio mas o MP exigiu uma carta recente da Gol que é impossível de se conseguir pois essa tal carta só pode ser renovada se a empresa aérea ofertar novamente essas vagas de DOV, sendo assim ficando a EWM impossibilitada de apresentar esse documento tal qual o MP exige. Então o MP cobrou da ANAC que por sua vez cobrou uma multa da Escola EWM por não fornecer esse estágio e a apresentou para o MP como resposta. Ressaltou ainda que outros cursos como o de comissário de voo somente é possível ter a CHT quando se é formalmente empregado na empresa aérea e porque o curso de DOV tem essa exigência? O Sr. Audir ressaltou que esse é um problema enfrentado pelas 6 instituições do Brasil que possuem o curso de DOV e que algumas reuniões foram efetuadas para estudar o caso e achar uma conclusão. Outra escola durante o debate se manifestou com o mesmo problema, dizendo que a evasão do curso de DOV é muito grande e que não valia a pena renovar a homologação, mas que a pedido de uma empresa aérea acabou solicitando essa renovação e concordou com a Sra. Célia que é muito difícil cumprir essa exigência. Com a palavra o Sr. Wagner admitiu que o modelo instalado é inapropriado e que o problema começou quando o estágio começou a ser tratado com regras trabalhistas e antes a empresa aérea que contribuía sem problemas oferecendo esse estágio passou a não admitir mais estagiários das instituições pois isso onerou muito. O Sr. Wagner ressaltou que precisa o mais rápido possível

adequar a formatação dessa exigência para o curso de DOV para limitar claramente até onde vai o papel da escola. O Sr. Audir comentou que em uma das reuniões com a Simone da ANAC foi mencionada a possibilidade de desvincular esse estágio possibilitando que a escola fizesse somente uma simulação, uma aula prática sobre o ambiente de trabalho e a rotina do DOV na própria escola. A Sra. Célia ressaltou que tal exigência de estágio é impossível já que para se ter a CHT de DOV além do curso teórico oferecido pela escola a empresa aérea também teria que fornecer essa certificação de habilidades técnicas de acordo com a aeronave que o estágio fosse feito sendo assim o aluno que conclui o curso teórico não recebe certificado da instituição de ensino, pois não realizou esse estágio numa empresa aérea gerando assim processos para a instituição de ensino. A próxima questão abordada foi sobre a demanda de processos indeferidos indevidamente, na área de habilitação e que somente após o recurso esses processos foram aprovados gerando um retrabalho muito grande que toma tempo da ANAC das instituições, primeiro pelo fato de ser um indeferimento indevido, ou seja, quando um especialista observa uma não conformidade na primeira linha do processo ele para de analisar o restante e devolve o processo dizendo que está indeferido por tal motivo que vai especificado e em parágrafo padrão a observação de que pode não ser a única não conformidade e que o processo deve ser revisado pela instituição., então o processo é revisado e novamente enviado somente com aquela correção pois a instituição crê que o restante do processo está correto e espera que a ANAC, no mínimo, faça uma revisão completa analisando todas as não conformidades, para evitar perda de tempo de ambos os lados, para que depois de revisado completamente, sim possa indeferi-lo devidamente. Outra escola se pronunciou a respeito do problema de interpretação por parte da ANAC que indefere o pedido abatimento de horas do curso de PPA para o curso de PPH, sendo que o manual está sendo seguido. O Sr. Audir respondeu à primeira pergunta dizendo que é necessário mudar a dinâmica, urgentemente, do relacionamento entre ANAC e Instituição e que a análise desses processos são feitos por pessoas que são seres humanos e estão suscetíveis ao erro e da maneira em que o regulamento está escrito não é das mais didáticas não estão claros e isso pode criar confusão de entendimento e para atacar isso a ANAC está publicando algumas diretrizes interpretativas uma IS (instrução suplementar), que tem um propósito de orientar sobre entendimentos já aceitos pela ANAC e então foi criada uma IS nova a 00004 com apêndices contendo diretrizes interpretativas e a primeira diretriz é exatamente a que fala sobre o abatimento de horas de quando o piloto está numa categoria e está migrando pra outra, qual o abatimento que efetivamente pode ser feito e de que tipo de horas se está falando e qual é exatamente o pacote que precisa ser apresentado para a ANAC, essa IS vai servir de orientação para as Instituições e também para a equipe interna que irá seguir na hora de analisar o processo. Com a palavra o Sr. Juan, presidente do SINEAC pediu licença para apresentar as perguntas realizadas pelas instituições que estavam participando da reunião via web conferencia. Será que em setembro de 2016 o curso teórico de PP será obrigatório nas escolas homologadas? E quanto ao novo RBAC 141 existe alguma previsão de publicação? O Sr. Wagner respondeu dizendo que o RBAC 61 não pertence mais à sua alçada, sendo assim não será possível dar uma previsão de publicação, complementou ainda e que a proposta da SPO está na Diretoria para a deliberação e que a expectativa é que essa deliberação ocorra até dia 18 de março porque no dia 19 de março acaba o mandato dos Diretores Marcelo Pacheco dos Guaranyz e Cláudio Passos Simão, então a partir do dia 20 de março, que é um dia útil, a diretoria não terá mais quórum para decisões deliberativas. Ressaltou também que as propostas de mudanças no novo RBAC 61 são bastante significativas para o modelo de funcionamento a ANAC está buscando um alinhamento mais forte com a FAA e isso significa uma mudança da definição de habilitação no Brasil que é interessante, mas que gera

uma grande confusão, porque, ao mesmo tempo, que as pessoas querem uma desburocratização do processo e na hora que a ANAC “tira a mão as pessoas exigem que a ANAC coloque a mão de volta”. O que vai acontecer é uma mudança de paradigma muito grande com uma proposta de mudança de definição de tipo, que é uma decisão bastante séria por sua complexidade e muda completamente a definição do segmento. A preocupação da ANAC é criar uma instabilidade e que mais na frente seja necessário rever alguns pontos e se tenha que voltar atrás numa decisão já tomada. A expectativa é que a Diretoria vote nas duas próximas semanas e isso depende da dinâmica de seu funcionamento. Dentro da proposta do RBAC 61 a ANAC ofereceu para a decisão da Diretoria que o curso de PP, PLA Planador e Balão não sejam mais certificados por ela. Dependendo da decisão da Diretoria será preciso uma prova de qualidade e que automaticamente aqueles alunos que não são autoditadas, que precisam de auxílio para se preparar ele acabarão buscando entidades que os prepararão para a prova e com isso não vai onerar o recurso da ANAC para certificar esse curso porque o filtro será a própria prova, mas não pode certificar que em setembro de 2016 será publicado, pois depende da Diretoria homologar o RBAC 61. Com isso as Instituições não precisarão mais de homologação para ministrar curso de PP. Outra proposta que está no RBAC 61 é retirar a obrigatoriedade da instrução revisória e manter somente o exame de proficiência mas mantendo a filosofia do tipo em revalidar as carteiras e periódicos ( pra quem voa continuamente). Entre outras questões a proposta da alteração de definição tipo segue uma lógica de simetria e quem vai estar sujeito a essa mudança é essencialmente a operação privada porque o RBAC 135 continua com programa de treinamento aprovado pela ANAC para ser táxi aéreo, então as aeronaves que estão entrando para a classe, mesmo sendo tratadas como 135 precisam ter um programa de treinamento aprovado então a reflexão que se faz é até que ponto a ANAC precisa interferir na operação privada. O modelo atual para combater a externalidade negativa exige uma interação administrativa com a ANAC para cada modelo de aeronave e o que está sendo feito é mudar a régua, exatamente igual ao FAA, ou seja, o piloto precisa estar habilitado para uma categoria de aeronave para realizar o voo sem ter interação com a autoridade. A regra que se tem hoje é diferente, mas por isso o motivo de mudar, só que gera conseqüências em outras esferas que também são produtivas, a discussão a respeito dos grounds das escolas nasceu quando se colocou aeronave/tipo que exige um treinamento formal ou seja, que é onde deveria estar o treinamento de tipo, mas a ANAC está tratando aeronaves de tipo que poderiam não ser enquadradas em tipo e na hora que se muda a chave, esse cenário que encontramos no mercado mudará e quando a Diretoria aprovar a proposta não terá impedimento para as escolas fazerem cursos em modelos de aeronaves, seria um curso livre, desvinculando o curso da escola com o treinamento específico do tipo de aeronave. Segunda explicação do Sr. Audir no RBAC 142 complica a caracterização da aeronave inviabilizando seguir a regra pois em centro de treinamento certificado não se consegue seguir a regra do 142, mas que já se está buscando soluções para alterar, pois existem outros pontos fora do 142 que também ajudam a complicar essa descaracterização. Segundo mencionado por outra escola, não se consegue fazer isenção de regra no 142 pois a regra não está clara. Outro participante mencionou sobre o prazo de solicitação de re homologação que a ANAC exige que seja com 60 dias antes do vencimento, porém foi dada a entrada 6 meses antes do vencimento e dentro desses 6 meses demorou 4 meses para ser feita a análise e a vistoria ficou marcada para 20 dias antes do vencimento da portaria da escola e foi feita dentro do prazo só que foi publicado no diário oficial da união após o vencimento da certificação, como se explica esse fato do atraso se a ANAC exige 60 dias antes entrar com o pedido de renovação quando as instituições entram com 6 meses antes ? O Sr. Wagner assumiu que existem problemas de ineficiências estruturais, mas que o modelo que

o regulamento está instalado hoje estrangula todo processo, atualmente temos no Brasil 450 Instituições de ensino, incluindo cursos teóricos e práticos e todas elas interagindo administrativamente com a ANAC e isso gera um acúmulo de processos muito grande e se tem uma equipe pequena de pessoas para analisar esses processos e aí entra nas questões de desonerar o curso teórico de PP, mudar a relação de funcionamento de rotina com as instituições para ficar um relacionamento mais leve. O novo regulamento diz que a instituição uma vez homologada não terá mais prazo de vencimento seguindo a mesma lógica do 121 e 123 O propósito da ANAC é estar próximo da operação das instituições que é muito mais relevante ver o funcionamento da operação do que ter uma biblioteca de manuais e documentos que são enviados, não que isso não seja importante, mas do modo que se tem feito acaba dando impactos reais econômicos por causa dessa dinâmica. A virada de modelo é a solução definitiva para esse impasse. Com a tendência do aumento do mercado a ANAC vai crescer também, só que não nas mesmas proporções, mas crescer de forma que não fiquem tão estrangulados os prazos tendo um modelo sustentável com esse aumento do mercado. Por esse motivo que foi segurado o prazo de publicação do 140 e 141 para não correr o risco de colocar na praça um regulamento que nos vincule a várias rotinas administrativas que depois de um tempo teria que se discutir uma emenda desse regulamento, sabe-se que esse regulamento não é imutável e poderá evoluir mas a idéia é que ele tenha uma certa perenidade para não acontecer como foi o caso do RBAC 61, que é um regulamento cheio de boas intenções mas se olhar isoladamente para cada coisa que foram colocadas tinham argumentos que faziam sentido lógico para estarem lá mas quando junta todas essas coisas o sistema não roda porque se colocou tantas travas e visões limitadas que acabou não funcionando adequadamente. E por isso que não foi publicado o RBAC. O Sr. Joel da Escola Realizar, perguntou sobre o problema do indeferimento que teve por seu processo que a ANAC dizia que não cumpria as 50 horas de comando em IFR que na verdade sim cumpria pois se tinha o PLA, então foi dada entrada de recurso e a ANAC reconheceu e foi concedido. Se entrarmos na página do SACI não consta e provavelmente o analista consultor não teve acesso a essa informação, é necessário viabilizar uma forma alternativa para que não se tenha o retrabalho de xerocar todos os documentos para provar a experiência e enviar como recurso, e isso não está modificado no sistema que ainda permanece incompleto, outras escolas se manifestaram com o mesmo problema que gera grande transtorno inclusive econômico. Uma das sugestões dadas por outro participante foi que a ANAC poderia credenciar pessoas de sua confiança para ser um auditor da ANAC no setor de escolas agilizar o processo de auditoria nas instituições e minimizar esse sofrimento e acabar com a morosidade. O Sr. Wagner mencionou que já está sendo estudado e discutido até que ponto a ANAC vai poder terceirizar e que atividades poderão ser transferidas para esse terceiro. O Sr. Audir mencionou que a ANAC tem uma dificuldade de efetivo, mas que primeiro é preciso modificar o modelo atual do sistema para aí sim aumentar o efetivo. A intenção da ANAC, segundo o SR. Wagner a idéia é quando se fala que a ANAC quer tirar a obrigatoriedade dos cursos teóricos, pois 60% dos processos são de cursos teóricos, para despressurizar esse processo passará a utilizar como filtro a prova para retirar a licença, então na prática o que muda é o aluno passar nessa prova. O que precisa ser feito é uma prova de boa qualidade e isso vai exigir que as escolas se aperfeiçoem para preparar o candidato como é feito nos cursos preparatórios para concursos públicos. O Sr. Juan realizou algumas perguntas que foram feitas pelas instituições que estavam online: A respeito do 61.225 A sobre a revisória que para quem não tem experiência recente inclusive IFR, acontece que no texto do 61.225 A diz que o requerente antes de completar seis meses ter realizado instrução revisória, aí que está a má interpretação, ou seja se passar do prazo de experiência recente ou voou pouco ele deverá passar por instrução

revisória antes do prazo de seis meses? O Sr. Adriano respondeu que essa pergunta fala de duas instruções diferentes uma é sobre a recuperação instrução recente que quando o aluno voa 6 horas nos últimos seis meses em voo de instrução por instrumento, ele tem que fazer a instrução revisória independente se ele vai revalidar ou não a habilitação só para manter a prerrogativa de voar, atualmente antes de revalidar a habilitação de voo por instrumentos, ainda que ele tenha experiência recente, ele tem que fazer também uma instrução revisória mesmo que tenha experiência recente. O Sr. Wagner falou então, que são dois cenários diferentes: a recuperação da experiência prevê a instrução revisória e a outra situação é a renovação que também requer instrução revisória. A proposta da ANAC para o RBAC 61, segundo o Sr. Wagner é tirar essa exigência. Outra questão abordada foi sobre o piloto de avião que está com mais de 200 horas para retirar a licença de PPH pode realizar apenas 25 horas, porém existem indeferimentos por não realizar 20 horas em duplo comando. O Sr. Wagner disse que a interpretação oficial que a ANAC está aplicando é a que está disponível no site da ANAC na IS 00004 com uma diretriz interpretativa do abatimento de horas do piloto de uma categoria que vai migrar para outra. A próxima pergunta foi a respeito da possibilidade de prorrogação generalizada para que prorroguem não só homologações mas também como por exemplo um examinador credenciado independente de colocar o processo, mensagem, renovação de 90 dias que não sai resposta e vem como não previsão. O Sr. Audir respondeu que essa é uma particularidade maior do que a deficiência de efetivo. Como se não bastasse essa deficiência no efetivo no processo de examinador credenciado quando há necessidade do voo de observação é preciso de um inspac e não é novidade para ninguém que a escala da ANAC é estrangulada pela grande demanda que não atende apenas os processos de credenciamentos de examinadores mas a escala de pilotos da ANAC atendem a demanda do 95, cheque para renovações e as próprias habilitações dos pilotos também são escalados para atividades de vigilância e do 95 e do 121 e é uma coisa que foge a estudo pois são somente 18/19 pilotos. Mas a ANAC faz uma análise relativamente simples e através de um problema interno que foi identificado e está sendo corrigido ao longo das duas últimas semanas, então em termos de papelada não é para se perder tempo, o problema é que aguarda-se por muito tempo por esse voo que está sujeito à disponibilidade da escala e que na renovação da habilitação do examinador que já é credenciado a ANAC renova para 1 ano e quando vai para o segundo ano aí sim a ANAC faz uma observação como se fosse inicial. Mas o pedido de 1 ano tem que enviar a papelada para se fazer um levantamento do cadastro do examinador, sem a necessidade de cheque, desde que não seja 2 anos, ou seja a primeira prorrogação será de 1 ano e a segunda seria um novo credenciamento, inclusive está sendo feito uma vigilância sutil encima desse pessoal durante a auditoria na escola também vai se olhar o trabalho desenvolvido pelo examinador e realizar um laudo. Foi feita também uma pergunta em relação ao curso de mecânico que diz que a IS do curso de MMA está exigindo um pedagogo e sobre como incluir o aluno de básico no SACI que só tem espaço para a habilitação? A resposta do Sr. Audir foi que o SACI registra somente o histórico dos alunos que concluíram o curso para fazer a banca por isso não tem obrigação de armazenar essas informações do módulo básico. Somente ficam armazenados na ANAC os documentos gerais das escolas que encerraram suas atividades, ou seja, a instituição passa a não mais existir mas todo o seu material fica de propriedade da ANAC. Como sugestão o Sr. Wagner sugeriu que fosse enviado um documento com todas as dúvidas para a ANAC. Outra questão foi a respeito da prova para piloto se vai ser requisito para começar a instrução ou para o cheque? Porque no caso do planador se for requisito inicial vai complicar bastante. O Sr. Wagner respondeu que a lógica que a ANAC está querendo desenvolver é não criar amarras, mas para o nível de entendimento que se tem hoje para o solo o aluno deveria ter o teórico, ele não precisaria ter para iniciar o

voo, mas para o solo sim. A próxima questão foi sobre credenciamento de examinadores para a ICAO, pois existe uma demanda muito grande de interessados, há alguma previsão para esse curso de credenciamento? O Sr. Wagner colocou a seguinte situação: está na pauta promover esse curso mas a capacidade de ampliar as vagas é bem limitada porque pra se manter aderente ao que a ICAO preconiza é necessário realizar reciclagem nos examinadores e o tempo que se tem é compartilhado entre treinamento de credenciamento com o treinamento de reciclagem, então essa capacidade anual de disponibilizar vagas e isso tem acontecido e no ano passado foram aumentadas 50 vagas. Mais uma questão foi sobre o curso de capacitação da ANAC para examinador e a disponibilidade de vagas? Segundo Sr. Audir, existe sim uma previsão, mas isso vai estar dentro da disponibilidade de recursos do SPO, e esse programa já deve estar no site. Sobre o curso de MMA teve mais uma questão sobre a idade limite que no manual existe um limitador para o aluno que conclui o curso tem que ter 18 anos e ensino médio completo, teria como modificar esse limitador para a exigência de ter 18 anos estar apto a realizar a banca e não concluir o curso? O Sr. Wagner respondeu que não tem como tomar essa decisão. Ao final o Sr. Juan pediu a palavra para falar um pouco sobre as ações do SINEAC, falou sobre a reunião pela parte da manhã da diretoria do SINEAC com a ANAC, e foi apresentada uma proposta por escrito a respeito das dificuldades das filiadas e que na verdade se estende à todas as instituições do segmento. Fez uma breve apresentação do SINEAC para as instituições que não participaram das primeiras reuniões comentando sobre a formação desde a primeira reunião que ocorreu no dia 25/7/2015. O Sindicato tem uma idéia de trabalhar em conjunto com a ANAC, com as instituições de ensino e os órgãos reguladores para beneficiar o setor e é importante destacar que esse sindicato é patronal e é formado única e exclusivamente por diretores de escolas e aeroclubes então se uma pessoa não estiver ligada a uma instituição de ensino não pode fazer parte da diretoria e vale a pena salientar que é sem fins lucrativos, ou seja, a diretoria não é remunerada. O objetivo do SINEAC é defender os interesses coletivos e individuais das empresas, na esfera administrativa e judicial; como órgão coletivo tem poderes que são inerentes ao Sindicato como representar a categoria econômica nas questões que afetam a todos. Falou também sobre a mensalidade que as instituições que são filiadas ou que querem se filiar tem que o pagamento que é efeito de arrecadação de fundos para manutenção operacional do SINEAC e a Instituição poderá se filiar fazendo contribuição espontânea no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais) na conta corrente jurídica para usufruir das parcerias e benefícios assim como ser representado junto a ANAC. O SINEAC está registrado sob CNPJ (23.862.275/0001-30) e foi dada entrada ao processo de solicitação da carta sindical ao Ministério do Trabalho. As instituições filiadas poderão usufruir de algumas parcerias firmadas como: aquisição com descontos especiais nos seguros de acidentes, seguro RETA e outras modalidades com seguradora de renome internacional, descontos em locadoras de carro, hotéis e agência de publicidade e propaganda, compra de uniformes, materiais didáticos e simuladores de voo, também disponibilizamos de um escritório com sede no Rio de Janeiro para protocolar documentos das filiadas ao SINEAC na ANAC. A cada dia, estamos buscando e firmando novas parcerias. Apresentou rapidamente os parceiros: Dancor seguros, SAE+C, PRIME, Bike Marketing, People TI, Mercado da Aviação e outras mais. Finalizou explanando a proposta, que foi um documento entregue para a ANAC, que fala sobre a compreensão sobre as dificuldades do setor, referente as principais necessidades para o desenvolvimento e avanço das instituições filiadas ao SINEAC – Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil. Devido a sobrecarga de processos junto a ANAC as filiadas encontram dificuldade de comunicação com o GTOF - Gerencia Técnica de Organizações de Formação. 1 – Com o objetivo de melhorar a comunicação, diminuir a sobrecarga da ANAC e agilizar o andamento dos processos das

instituições, sugerimos a indicação de um representante que responda pela Agência, para ser um elo direto entre ANAC e SINEAC. O SINEAC passará a ser um órgão consultivo para auxiliar as instituições de ensino filiadas, cujas conclusões, recomendações e resoluções ficarão sujeitas a legislação vigente da ANAC. 2 - Criar uma comissão permanente para discutir, estude soluções para o setor 1 - A falta de atualização da legislação que regulamenta as escolas e os cursos são entraves que causam transtornos para os processos administrativos das instituições filiadas ao SINEAC. Encerrou a reunião agradecendo a confiança e a participação de todos e salientando a importância da união de todas as instituições de ensino da aviação civil. Eu Maria Cristina Pereira Ibañez juntamente com Presidente do SINEAC Sr. Juan Henrique Pereira Ibañez e o Dr. Marcos Antônio Silveira assinamos a presente ata.

Juan Henrique Pereira Ibañez  
AERO TD

Maria Cristina Pereira Ibañez  
SECRETÁRIA

Marcos Antônio Silveira  
OAB/SC 15.312