



AeroTD
ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL

Regulamentação da Aviação Civil



CNPJ	72.443.914/0001-38
Mantenedora	AERO TD ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA - ME
Instituição	AERO TD Escola de Aviação Civil
Esfera Administrativa	Privada
Endereço (Rua, N°.)	Rua Madalena Barbi nº 46.
Cidade UF CEP	Bairro: Centro - Florianópolis SC. CEP: 88.015-200
Telefone Fax	(48) 32235191
Eixo Tecnológico:	Infraestrutura
Curso:	Profissionalizante em Manutenção de Aeronaves - Habilitação Grupo Motopropulsor
Carga Horária Total:	1034 horas

Sumário

Apresentação da Disciplina _____ 4

Módulo I _____ 5 - 31

Apresentação da Disciplina

Caro aluno

*A disciplina de **Regulamentação da Aviação Civil (RAC)** irá auxiliá-lo a compreender a Aviação Civil como um todo, de modo a inseri-lo e mantê-lo atualizado no dia a dia das transformações e funcionamento do sistema de aviação civil nacional.*

Para um bom aproveitamento e compreensão desta matéria, você deverá ser capaz de:

- ✓ Identificar as atribuições dos órgãos do Comando da Aeronáutica no que se refere às atividades da Aviação Civil;*
- ✓ Descrever a função e a abrangência do CBAer (Código Brasileiro de Aeronáutica);*
- ✓ Identificar a licença e os CHT do Mecânico de Manutenção Aeronáutica;*
- ✓ Reconhecer a necessidade de atualização dos conhecimentos das normas vigentes.*

*Ao finalizar o estudo deste bloco, você terá plena aptidão para reconhecer e saber como funciona **a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI); a Aviação Civil no Brasil e o Código de Aeronáutica (CBAer)**. Ainda, saberá identificar os requisitos e as normas vigentes para a concessão da licença e do CHT do Mecânico de Manutenção Aeronáutica, bem como caracterizar as empresas de transporte aéreo.*

Lembre-se que você não está sozinho nesta caminhada. Estaremos auxiliando você para tornar o aprendizado desta disciplina mais agradável e fácil, de modo a estimular os estudos e fazer com que a obtenção de resultados positivos seja a consequência de um trabalho construído dia a dia, de forma conjunta. Um excelente início de curso, rumo à concretização de um trabalho que está iniciando e que com certeza, com o nosso mútuo esforço, será bem sucedido!

MÓDULO I

REGULAMENTAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL

INTRODUÇÃO

A aviação civil brasileira passou por diversas transformações desde o seu princípio na década de 20. De mercado incipiente no início do século passado – em que a constituição de empresas aéreas era livre, mas praticamente inexistente – o País passou a ter um setor com empresas de porte o que possibilitou a integração nacional e do Brasil com outros países; o crescimento da economia, uma vez que permitiu e permite o fluxo de agentes de negócios e o escoamento produtivo; o turismo nacional, entre outros benefícios.

Tais mudanças, no cenário nacional e mundial, fizeram com que fosse necessária a regulação desse tipo de atividade.

Dessa forma, passar-se-á a discorrer sobre a Aviação Civil num contexto mundial e seus desdobramentos, de modo que ao final desta disciplina você conseguirá compreender, numa visão geral, como se dá sua regulamentação.

1. A ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

Breve histórico. Antecedentes e criação da OACI:

Há muitos anos já se sabia de pioneiros no ramo da aviação¹. Foi, contudo, com a I Guerra Mundial que a aviação ganhou considerável impulso em virtude do uso de aviões como arma de grande poder ofensivo.

Na década de 1920/1930 esse avanço se consolidou, na medida em que se aprendeu muito sobre aeronaves e técnicas de voo. Isso, aliado a uma ampla quantidade de aeronaves e

¹ Dédalo e Ícaro; Frade Roger Bacon – Sec. XIII; Leonardo da Vinci – Sec. XV/XVI; Padre Bartholomeu de Gusmão – 1709; Irmãos Montgolfier – Sec. XVIII; Irmãos Wright – 1903; Santos Dumont – 1906, etc.

aviadores capacitados, fez com que as atenções se voltassem ao potencial de utilização dos aviões como meio de transporte comercial entre as mais longínquas localidades.

Após a I Guerra Mundial, como visto, houve o renascimento do interesse mundial pelo desenvolvimento da aviação comercial. Entretanto, ainda permaneciam sem soluções diversos problemas que contribuíam para o atraso no desenvolvimento do transporte aéreo. Dentre estes problemas, destacam-se:

- ➔ A soberania dos espaços aéreos e a permissão ou não para o sobrevoo de países;
- ➔ Dificuldades linguísticas nas comunicações (cada país teria o direito de se comunicar com as aeronaves que requisitassem seu sobrevoo no seu próprio idioma, causando situações de total insegurança e não compreensão devido a diferenças linguísticas);
- ➔ Cartas de navegação sem padronização (cada país possuía sua própria forma de representar as cartas);
- ➔ Formalidades e exigências aleatoriamente estabelecidas por cada país.

Devido à internacionalização da aviação civil e os problemas que isso acarretou, algumas nações uniram-se em convenções para tentar resolver tais diferenças e padronizar a aviação civil internacional.

Convenção de Paris (1919):

A Convenção de Paris, ocorrida em 1919, foi a primeira tentativa de organizar o transporte aéreo internacional, do qual dois pontos puderam ser destacados:

1. A criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA), que seria o embrião e propiciaria o crescimento da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), também conhecida como ICAO (International Civil Aviation Organization);
2. A vitória da vertente Britânica em relação à Francesa, no sentido de prevalecer a soberania do espaço aéreo sobrejacente ao território de cada país².

² Nessa época havia muita discussão acerca da natureza jurídica do espaço aéreo. Duas correntes se destacaram: **a) Inspiração Inglesa:** defensora do princípio da Soberania do Estado em relação ao espaço aéreo acima de seu território (poder absoluto); **b) Formação Francesa:** favorável à livre circulação de aeronaves no espaço aéreo (liberdade absoluta).

Convenção de Varsóvia (1929):

Realizada em 1929, foi importante por determinar as responsabilidades das empresas transportadoras quanto aos danos pessoais, mortes, perdas e danificações de bagagens e cargas, documentação, unificação das regras, bilhetes e conhecimentos aéreos.

Convenção de Chicago (1944):

A mais importante das Convenções, também conhecida como Conferência Internacional de Aviação Civil, por convocação dos EUA, propiciou o encontro de 54 países para discutir e delinear as bases normativas do transporte aéreo internacional, haja vista a necessidade de se criar uma melhor e mais criteriosa padronização técnica e operacional das normas inerentes à aviação civil.

O encontro realizado em Chicago, que ocorreu entre os dias 1º de Novembro a 07 de Dezembro de 1944, visou, também, tomar providências para o imediato estabelecimento de rotas e serviços internacionais, concorrência internacional, desenvolvimento de aeronaves e melhoria da segurança, bem como para criar um Conselho interino responsável por coletar, registrar e estudar dados relativos à aviação e fazer recomendações para seu aprimoramento³.

Dois aspectos (apêndices) relevantes se destacaram nessa Conferência:

1. Técnico: tratou sobre a rapidez, ordem, eficiência e segurança no transporte aéreo internacional;

2. Econômico: apesar de até hoje ser complexo e problemático, procurou e procura harmonizar o mercado econômico da aviação por intermédio de acordos bilaterais que disciplinam a exploração comercial com trocas de direitos entre Estados.

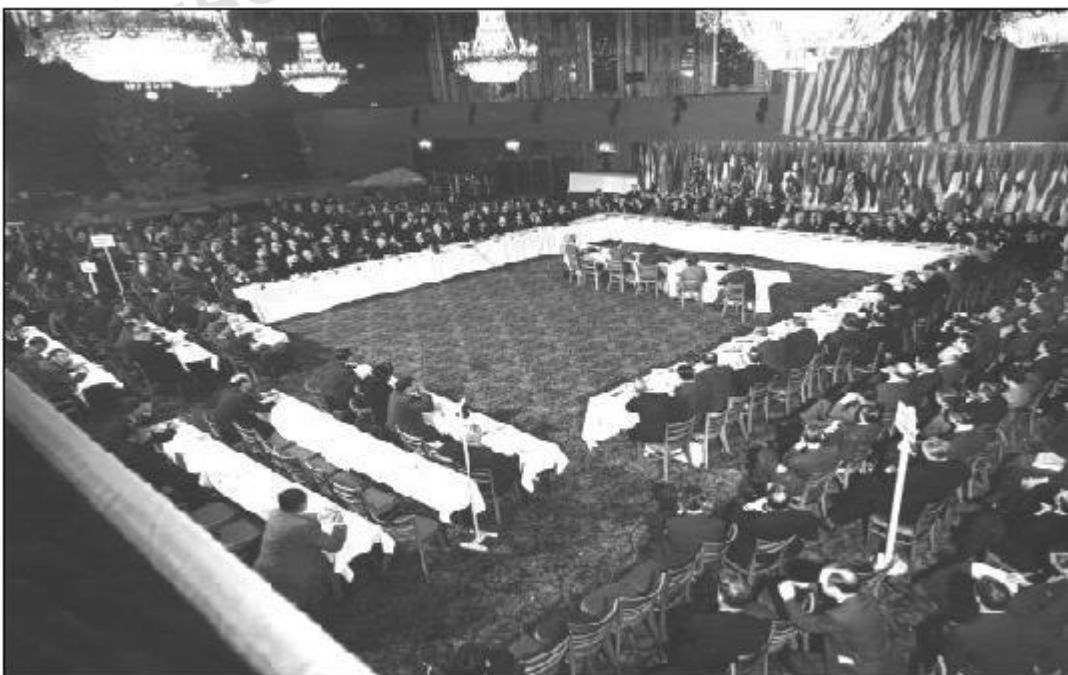
Além disso, a Convenção de Chicago foi responsável por **criar a OACI/ICAO** (Organização da Aviação Civil Internacional), considerado o mais importante resultado da segunda metade dessa Conferência, que veio a substituir a CINA (Comissão Internacional de Navegação Aérea) – criada pela Convenção de Paris (1919).

³ Anais da Conferência Internacional de Aviação Civil.



Fonte: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

Conferência de Chicago com 700 delegações de 54 nações.



Fonte: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

Convenção de Chicago, Comitê II, na sessão plenária.

A OACI foi formalmente criada⁴ em 04 de Abril de 1947 e em Outubro de 1947 adquiriu o status de Agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU⁵), ligada ao Conselho Econômico e Social.

Diferentemente das instituições que a precederam, ela é um órgão internacional permanente, do qual emanam as normas e recomendações pertinentes à Aviação Civil Internacional, mantendo uma vigilância diária sobre os problemas relacionados ao transporte aéreo internacional.

Sua sede é em Montreal, no Canadá, e possui escritórios regionais para atender aos Estados-Membros e manter ligação com os demais Estados não aderentes à Organização.

A OACI adota quatro idiomas oficiais para a publicação de seus documentos: inglês, francês, espanhol e russo.

Uma das primeiras atitudes da Organização foi a de dividir o globo terrestre em regiões de navegação aérea para facilitar o estudo de problemas similares e sua localização.

Objetivos e atribuições da OACI⁶ – uma visão geral:

Incumbe a Organização promover o desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil internacional em todo o mundo. Estabelecer normas e regulamentos necessários para a segurança da aviação, eficiência e regularidade, bem como para a proteção ambiental da aviação. Serve, ainda, como fórum para a cooperação em todos os domínios da aviação civil entre seus 191 Estados-Membros.



Bandeira da OACI

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Bandeira_da_Organiza%C3%A7%C3%A3o_da_Avia%C3%A7%C3%A3o_Civil_Internacional.

⁴ Ela foi formalizada, pois sua idealização ocorreu em 1944, na Convenção de Chicago.

⁵ Entre no site da ONU e confira: <<http://www.un.org/en/>>

⁶ Para maiores informações, acesse o site da OACI/ICAO: <<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>>

A OACI foi criada com o objetivo de:

→ Assegurar a cooperação internacional de modo que haja um desenvolvimento seguro e ordenado de todos os aspectos da aeronáutica civil no mundo, por intermédio da uniformização de padrões e procedimentos.

→ Funcionar permanentemente, mantendo vigília diária sobre os problemas relacionados ao transporte aéreo internacional.

→ Estimular o desenvolvimento de aerovias, aeroportos, e facilidades à navegação aérea na aviação civil internacional.

→ Satisfazer as necessidades dos povos do mundo no tocante ao transporte aéreo seguro, regular, eficiente e econômico.

→ Assegurar os direitos dos Estados contratantes para que sejam plenamente respeitados e que todos tenham oportunidade igual de operar empresas aéreas internacionais.

→ Evitar a discriminação entre Estados contratantes.

→ Fomentar de modo geral o desenvolvimento de todos os aspectos da Aeronáutica Civil Internacional.

→ Evitar o desperdício de recursos econômicos causados por competição ruidosa.

Estrutura da OACI:

Até o momento, a Organização possui 191 Estados-Membros, cujas atribuições são divididas entre:

a) O Conselho: formado por **33 membros** que são eleitos de **03 em 03 anos** (na assembléia geral). Existem **03 grupos**. O **Brasil** pertence ao grupo **01**, cujo número de membros é 11.

Cada país é representado por seu Delegado, que dirige a organização em nível político.

A Eleição dos membros do Conselho feita pela Assembléia na primeira reunião baseia-se na escolha de: **a)** Estados de maior importância em matéria de transporte aéreo; **b)** Estados que não sejam representados de outro modo, e que mais contribuam a prover facilidades para a navegação aérea civil internacional; **c)** Estados que são representados de outro modo e cuja nomeação assegurar a representação no Conselho de todas as principais regiões geográficas do mundo.

Principais Prerrogativas do Conselho:

- ✓ Apresentar relatório anual à Assembléia;
- ✓ Executar as instruções da Assembléia;
- ✓ Desempenhar as funções e assumir as obrigações que lhe sejam atribuídas;
- ✓ Determinar sua própria organização e regulamento;
- ✓ Nomear um *Comité de Transporte Aéreo* e definir suas funções;
- ✓ Estabelecer uma *Comissão de Navegação Aérea*;
- ✓ Administrar as finanças;
- ✓ Fixar os vencimentos do Presidente do Conselho;
- ✓ Informar os Estados e a Assembléia contratantes a respeito de infrações dessa Convenção;
- ✓ Estudar as recomendações feitas pela *Comissão de Navegação Aérea*, relativas às emendas dos Anexos.

b) A Assembléia: é o órgão máximo, constituído por todos os Estados contratantes, atualmente em torno de 191 membros.

Tem a incumbência de analisar o trabalho realizado nos três últimos anos e planejar os subsequentes.

As reuniões ocorrem, no mínimo, a cada três anos e são convocadas pelo Conselho.

A reunião extraordinária pode ocorrer a *qualquer momento*, por convocação do Conselho ou a requerimento dirigido ao Secretário-Geral de, pelo menos, 1/5 de todos os Estados-Membros.

Todo Estado-Membro possui direitos iguais, inclusive de voto.

Os Delegados representantes de seus países poderão contar com o auxílio de um Assessor Técnico, que poderá participar das reuniões, mas sem direito de voto.

Salvo disposição em contrário, as decisões proferidas pela Assembléia necessitam de votação por maioria.



Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/File:ICAO_World_Headquarters.jpg
Sede da OACI em Montreal, no Canadá.

Responsabilidade do Brasil como Estado-Membro:

Esta convenção foi promulgada no Brasil pelo Decreto 21.713, de 27/08/1946⁷.

O Brasil, além de ser muito atuante, vem fazendo parte do Conselho desde a sua criação, em 1944 (Convenção de Chicago). Sua posição é de destaque, fazendo jus a isso, haja vista a importância do país no transporte aéreo internacional.

É, sem dúvida, o líder entre os países Latino-Americanos e há muito tempo vem fazendo parte do primeiro e mais importante grupo do Conselho (eleito pelos demais Estados signatários da OACI), ao lado das maiores potências mundiais no campo do transporte aéreo.

Para auxiliar na defesa dos interesses do país e dar um apoio ao Delegado brasileiro, o Brasil mantém em Montreal uma representação permanente do Comando da Aeronáutica (COMAER), chamada CERNAI (Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional). Essa delegação faz a intermediação entre o Governo brasileiro e a ICAO/OACI.

⁷ Acesse este link <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm> e veja na íntegra o Decreto.

Publicações – caracterizações de normas técnicas e anexos. Normas e recomendações:

Na ICAO/OACI, devido aos estudos permanentes acerca dos problemas da aviação civil, foram sendo criados anexos para atualizar e padronizar as matérias relacionadas. Neles são contidas as normas e as práticas recomendadas sobre todas as matérias previstas no art. 37 da Convenção⁸ e outras que não estejam previstas, mas cuja necessidade de regular foi imperiosa.

Os anexos, por conterem normas e práticas recomendadas, são conhecidos por SARP's (*Standards and recommended practices*). Entretanto, eles são complementados e desenvolvidos por procedimentos, uns de aplicação mundial (contidos nos chamados procedimentos para os serviços de navegação aérea – PANS – *procedures for the air navigation services*) e outros regionais (contidos nos procedimentos suplementares regionais – SUPP's – *supplementary procedures*).

Resumidamente, tem-se, pois, os três tipos de regulamentação básica da OACI:

→ **PANS** – procedimentos para os serviços de navegação aérea, contidos em três documentos: Doc. 4444 (regras do ar e serviços de tráfego aéreo); Doc. 8168 (operação de aeronaves); Doc. 8400 (códigos e abreviaturas).

→ **SUPP's** – procedimentos suplementares regionais, contendo especificações aplicáveis a dada região de navegação aérea em virtude de condições locais. Eles estão contidos em um único documento, dividido em partes (Doc. 7030).

→ **Anexos/SARP's** – são normas e práticas recomendadas pela Organização, atualmente totalizando 18 anexos. São eles:

⁸ **Art. 37 - (a)** Sistema de comunicação e auxílio à navegação aérea, inclusive as marcações terrestres; **(b)** Características de aeroportos e áreas de pouso; **(c)** Regras de tráfego e métodos de controle de tráfego aéreo; **(d)** Licenças para o pessoal de vôo e mecânicos; **(e)** Navegabilidade das aeronaves; **(f)** Registro e matrícula de aeronaves; **(g)** Coleta e troca de dados meteorológicos; **(h)** Livros de bordo; **(i)** Mapas e cartas; **(j)** Formalidades de alfândega e de imigração; **(k)** Aeronaves em perigo e investigação de acidentes.

Anexo 1 – Licenças Pessoais	Anexo 10 – Telecomunicações Aeronáuticas
Anexo 2 – Regulamentos do Ar	Anexo 11 – Serviço de trânsito aéreo
Anexo 3 – Serviço Meteorológico	Anexo 12 – Busca e Salvamento
Anexo 4 – Cartas Aeronáuticas	Anexo 13 – Investigação de Acidentes e Incidentes
Anexo 5 – Unidades de medidas usadas nas operações aéreas e terrestres.	Anexo 14 – Aeródromos
Anexo 6 – Operação de Aeronaves	Anexo 15 – Serviços de informação aeronáutica
Anexo 7 – Marcas de nacionalidades e de matrícula de aeronaves	Anexo 16 – Proteção ao Meio Ambiente
Anexo 8 – Aeronavegabilidade	Anexo 17 – Segurança
Anexo 9 – Facilitação	Anexo 18 – Transporte sem riscos de cargas perigosas por via aérea

2. A AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL

Sistema da Aviação Civil (SAC) – visão geral, finalidades e abrangência:

O Sistema da Aviação Civil passou e vem passando por inúmeras transformações. Ele existe, na realidade, desde a fundação do próprio Ministério da Aeronáutica (MAER)⁹, mas foi por intermédio do Decreto n. 65.144 de 12/09/1969¹⁰ que houve sua real constituição, regulamentação e esquematização.

⁹ O MAER (Ministério da Aeronáutica) foi instituído pelo Decreto-Lei n. 2.961 de 20/01/1941, devido à necessidade de se unir em um único órgão governamental a infra-estrutura, os meios e a formação de recursos humanos para a aviação. Sua criação foi importante para evitar uma dispersão de meios em um país de tecnologia aeronáutica incipiente, que poderia comprometer o futuro da atividade.

Veja o inteiro teor do Decreto-Lei n. 2.961 de 20/01/1941: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=2961&tipo_norma=DEL&data=19410120&link=s>

¹⁰ Para ver na íntegra o Decreto 65.144 de 12/09/1969, entre neste link: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D65144.htm>

O SAC tem a finalidade de organizar as atividades necessárias ao funcionamento e ao desenvolvimento da aviação civil e sua abrangência é vasta, pois constitui uma extensa e complexa gama de atividades que compreendem e interligam as organizações de controle governamental, a indústria aeronáutica, as empresas aéreas, o aero desporto, toda a infraestrutura de apoio compartilhada pelas aviações civil e militar e a formação de recursos humanos altamente especializados.

Dessa forma, a atividade de Aviação Civil Pública, Privada e de operação dos Aeroportos Civis envolve as seguintes tarefas:

- Controle, fiscalização e homologação de aeronaves civis, seus componentes equipamentos e serviços de manutenção;
- Registro de aeronaves civis,
- Controle e fiscalização do funcionamento das empresas concessionárias e permissionárias de navegação aérea;
- Orientação, incentivo e apoio para a formação e especialização de pessoal aeroviário e aeronauta e controle, inicial e periódico, de suas qualificações;
- Orientação, coordenação e controle referente à instalação, à manutenção e à operação de aeródromos civis, inclusive no que diz respeito aos serviços de apoio necessário à navegação aérea;
- Coordenação, controle e fiscalização do movimento de aeronaves civis, públicas e privadas, inclusive quanto a passageiros e cargas;
- Incentivo, apoio, orientação e controle da aviação desportiva e especializada.

Órgãos Intervenientes e Elos Executivos do Sistema de Aviação Civil:

São considerados elos executivos aqueles que por força de convênio, contratos ou concessões explorem os serviços públicos relacionados com a Aviação Civil. São eles:

1. Aviação Geral (aeronaves de pequeno porte que ficam em permanente cobertura do território nacional).
2. Entidades Aero desportivas (aeroclubes e escolas de formação profissional);
3. Indústria Aeronáutica (Embraer é um expoente).
4. Departamentos Aeroviários dos Estados (desenvolver infra-estrutura aeroportuária regional).
5. Empresas de Transporte Aéreo (importante fator de intercâmbio nacional).
6. Empresas de Serviços Aéreos Especializados (atendem as necessidades da agroindústria, prospecção mineral, aviação executiva e taxi aéreo).
7. Empresas de Manutenção.
8. Infraero (vinculada ao Ministério da Defesa, administra os aeroportos).

Departamento de Aviação Civil (DAC) como órgão central do Sistema da Aviação Civil (SAC) – visão geral:

O Departamento de Aviação Civil, órgão central do SAC, que o regulamentava e fiscalizava, inicialmente chamado de Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), foi instituído no dia 22/04/1931, pelo Decreto n. 19.902¹¹, para estudar, orientar, planejar, controlar, incentivar e apoiar as atividades da Aviação Civil pública e privada.

Com sede no Rio de Janeiro, o DAC era subordinado diretamente ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Em 1941 passou a responder ao Ministério da Aeronáutica (MAER). Em setembro de 1969 seu nome foi modificado para Departamento de Aviação Civil (DAC).

A partir da criação do Ministério da Defesa (MD)¹², em 10 de Junho de 1999, através da Lei Complementar (LC) n° 97/1999¹³, alterada pela LC n° 117/2004¹⁴, iniciou-se a reestruturação e a desmilitarização parcial desse sistema. Assim, o MAER e os outros Ministérios (da Marinha e do Exército) foram transformados em Comandos e integrados ao recém criado MD. O DAC permaneceu, então, sob o Comando da Aeronáutica

¹¹ Veja na íntegra: <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/286089.pdf>

¹² Conheça melhor o Ministério da Defesa: <<https://www.defesa.gov.br/index.php/o-que-e-o-md-conheca.html>>

¹³ Veja na íntegra esta LC: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm

(COMAER¹⁵) até março de 2006, quando nesta data foi criada a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil).

O quadro pessoal do DAC era constituído por militares da aeronáutica e por civis e faziam parte dele o Instituto de Aviação Civil (IAC), a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), os sete Serviços Regionais de Aviação Civil (SERAC's) com sede em várias capitais do país e os SAC's, que eram postos de serviços localizados nos principais aeroportos do país.

Durante toda a sua existência, o DAC sempre foi elogiado pela opinião pública por sua competência e integridade, mantendo o Brasil como um dos países com maior grua de segurança na aviação. Entretanto, a partir de março de 2006, com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), instituída com o propósito de desmilitarizar o transporte aéreo brasileiro e iniciar um projeto de privatização dos aeroportos, o DAC cessou sua influência nas regulamentações do tráfego aéreo nacional.

Dessa forma, a ANAC viria a absorver algumas das atribuições do COMAER, tais como: de orientação, coordenação e controle das atividades de aviação civil (art. 18, LC nº 97/1999) e passaria a reger o sistema aéreo juntamente com ele (COMAER), sendo à Anac conferida a posição de autoridade de aviação civil, e ao COMAER autoridade aeronáutica (militar).

Em atendimento à mencionada LC, foi então promulgada, em setembro de 2005, a Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005¹⁶). A efetiva instalação da Agência, porém, só ocorreu em março do ano seguinte, com a edição do Decreto nº 5.731/2006¹⁷.

De acordo com esses normativos, a ANAC é uma autarquia especial, vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR)¹⁸, dotada de independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes (que atuam em regime de colegiado), com competência para regular e fiscalizar as

¹⁴ Veja na íntegra esta LC no seguinte link: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp117.htm

¹⁵ Principais atribuições do COMAER: Defender a pátria e Garantir os poderes constitucionais, a lei e a ordem.

Organizações Militares do COMAER que lidam com a Aviação Civil: **a) CTA** (centro técnico aeroespacial); **b) DIRSA** (diretoria de saúde da Aeronáutica); **c) DIRENG** (diretoria de engenharia da Aeronáutica); **d) DEPV** (diretoria de eletrônica e proteção ao voo).

¹⁶ Veja a Lei da Anac na íntegra: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm

¹⁷ Para ver o inteiro teor desse Decreto, acesse este link: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5731.htm

¹⁸ Acesse o site da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e obtenha mais informações: <http://www.aviacaocivil.gov.br/>

atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (artigos 1º, 2º e 4º da Lei nº 11.182/2005). Para tal, o órgão deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação¹⁹.

A fim de viabilizar o exercício dessas competências, foram transferidos para a Agência o acervo técnico e patrimonial, obrigações, direitos e receitas do DAC, do Instituto de Aviação Civil - IAC, da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional - CERNAI e do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial - IFI do Comando-Geral de Tecnologia Aeroespacial - CTA.

As questões relacionadas ao controle do espaço aéreo e a investigação e prevenção de acidentes, respectivamente, a cargo do Departamento de Controle do Tráfego Aéreo (DECEA) e do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), permaneceram sob responsabilidade do COMAER.

A atividade regulatória da ANAC pode ser dividida em duas vertentes: a regulação técnica e a regulação econômica. A regulação técnica ocupa papel de destaque na Agência e busca principalmente a garantia da segurança aos passageiros e usuários da Aviação Civil, por meio de regulamentos que tratam sobre a certificação e fiscalização da indústria. Isto decorre da necessidade de que as operações aéreas cumpram rígidos requisitos de segurança e de treinamento de mão de obra.

Já a regulação econômica refere-se ao monitoramento e possíveis intervenções no mercado de modo a buscar a máxima eficiência. Para tanto, são emitidos regulamentos que abrangem não somente as empresas aéreas, mas também os operadores de aeródromos.

Finalidade da Anac: regular e fiscalizar as atividades da aviação civil, bem como adotar medidas necessárias para o atendimento do interesse público.

Missão da Anac: incentivar e desenvolver a aviação civil, a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país.

Características da Anac: independência administrativa; personalidade jurídica, patrimônio e receita própria.

Superintendências da ANAC:

¹⁹Para maiores informações, acesse o site da Anac: <http://www.anac.gov.br>

- ✓ SAF – superintendência de Administração e Finanças;
- ✓ SAR – superintendência de Aeronavegabilidade;
- ✓ **SEP** – superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para Aviação Civil (substituiu o IAC – instituto de aviação civil – cujo objetivo é desenvolver e coordenar a execução de programas de ensino e treinamento de pessoal vinculado à aviação civil)²⁰;
- ✓ SIE – superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária;
- ✓ SRI – superintendência de Relações Internacionais;
- ✓ SSO – superintendência de Segurança Operacional;
- ✓ SSA – superintendência de Serviços Aéreos;
- ✓ SEI – superintendência Executiva e de Planejamento Institucional.

IR AO OBJETO INTERATIVO!

Após uma breve noção das transformações e estrutura do Sistema da Aviação Civil Internacional e Nacional, com o auxílio do objeto interativo colocado à disposição para facilitar a compreensão de um tópico específico e mais complexo da matéria, passar-se-á a discorrer e trazer os principais pontos sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), de modo que se possa reconhecer e identificar a importância desse compêndio de leis no registro, controle e fiscalização da aviação civil nacional.

3. O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA (CBAER). VISÃO GERAL. ABRANGÊNCIA E IMPORTÂNCIA:

O CBAer, instituído pela Lei n. 7.565 de 19/12/1986²¹, regula e organiza os direitos e deveres da Aviação Civil. Ele é o documento normativo basilar da Aviação Civil, que

²⁰ **SEP – Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação:** tem como atividades principais promover **(a)** o planejamento integrado da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e dos serviços aéreos, coordenando medidas para o funcionamento dos diversos sistemas e subsistemas de infraestrutura aeronáutica; **(b)** realizar estudos sobre a logística do transporte aéreo e intermodal; **(c)** originar o desenvolvimento e coordenar a execução de programas de ensino e treinamento de pessoal vinculado à aviação civil.

²¹ Veja na íntegra o texto da Lei 7.565/86 (atual CBAer): http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm

respeita a regulamentação emanada da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) e de Convenções e Tratados dos quais o Brasil seja signatário (faça parte).

O CBAer contém leis que regem e dizem respeito à navegação aérea, tráfego aéreo, serviços aéreos, tripulação e transporte aéreo. Ele é aplicável a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como ao brasileiro no exterior.

Um ato originado de uma aeronave que tenha iniciado em território estrangeiro e produzido efeito no Brasil será regido pelas leis brasileiras.

Consideram-se situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I - as aeronaves militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas;

II - as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, conforme situação do item I, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontra.

A assistência, o salvamento e o abalroamento de aeronaves regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem.

Quando pelo menos uma das aeronaves envolvidas for brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência, salvamento e abalroamento ocorridos em região não submetida a qualquer Estado.

Das Aeronaves

Conceito:

De acordo com o artigo 106 do CBAer, considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas. Ex.: aviões, helicópteros, hidroaviões,...

As aeronaves brasileiras são registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro do Comando da Aeronáutica.

Classificação:

As aeronaves são classificadas em **Civis** e **Militares**. Estas são as aeronaves integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares. Àquelas, subdividem-se em **Públicas** (são as destinadas ao serviço do poder público) e **Privadas** (são todas as que não se enquadram na definição de aeronave pública).



Fonte: www.correiodoestado.com.br

Aeronave Civil Pública



Fonte: aviacao-comercial.blogspot.com

Civil

Aeronave Privada



Fonte: airway.uol.com.br

Aeronave Militar

RAB - Registro Aeronáutico Brasileiro. Procedimentos para o registro de aeronaves:

De acordo com o CBAer, o Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:

- I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;
- II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;

III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV - promover o cadastramento geral.

Importante assentar que o RAB tem como finalidade precípua, de natureza aeronáutica, promover a matrícula da aeronave, com a eficácia de identificá-la e reconhecer sua nacionalidade, com a expedição do respectivo certificado.

Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.

O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta, a preferência dos direitos dependentes do registro.

O título de natureza particular, apresentado em via única, será arquivado no RAB, que fornecerá uma certidão sobre o seu teor ao interessado.

Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob o número de ordem mais baixo.

No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica.

Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente do Comando da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.

Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas.

O Diário de Bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.

Certificados de matrícula e de aeronavegabilidade:

Toda aeronave para voar no território nacional deve cumprir com algumas exigências, dentre elas, possuir certificado de matrícula. Isso é importante, pois o certificado de matrícula identifica a nacionalidade do Estado em que a aeronave esteja matriculada.

O Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.

As inscrições constantes do RAB serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (certificado de homologação de tipo de aeronave).

São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessárias à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação.

Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento e às condições aceitas internacionalmente.

Infrações imputáveis a aeronautas, aeroviários e operadores:

De acordo com o artigo 299 do CBAer, as infrações imputáveis à aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves são:

- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
- b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
- c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
- d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
- e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

- f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;
- g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;
- h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;
- i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;
- j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;
- k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
- l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
- m) infringir regras, normas ou cláusulas de Convenções ou atos internacionais;
- n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;
- o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;
- p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;
- q) operar a aeronave em estado de embriaguez;
- r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;
- s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;
- t) operar aeronave deixando de manter fraseologia-padrão nas comunicações radiotelefônicas;
- u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

Em caso de infração aos preceitos dispostos no CBAer ou em legislação complementar, a autoridade aeronáutica pode tomar as seguintes providências administrativas:

- a)** Multa;
- b)** Suspensão ou Cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- c)** Detenção, interdição ou apreensão de aeronaves ou do material transportado;

d) Intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

4. DO TRANSPORTE AÉREO

Os serviços aéreos compreendem os serviços de transporte aéreo privado e público.

O transporte aéreo privado são os realizados sem remuneração em benefício do próprio operador, compreendendo as atividades aéreas de:

I - recreio ou desportivas;

II - transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (apenas prestar informações prévias).

As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter regularmente o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

Os serviços aéreos públicos abrangem os:

I - serviços aéreos especializados públicos;

II - os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular (táxi-aéreo), doméstico ou internacional.

O transporte aéreo regular internacional poderá ser feito por empresas nacionais e estrangeiras, estando sempre submetidas às disposições dos tratados e acordos bilaterais entre os países.

Para a prestação de serviços aéreos não regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:

- I - sua capacidade econômica e financeira;
- II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;
- III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;
- IV - que fez os seguros obrigatórios.

Além da autorização de funcionamento, os serviços de transporte aéreo não regular entre pontos situados no País, ou entre ponto no Território Nacional e outro em país estrangeiro, sujeitam-se à permissão correspondente.

Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração.

5. MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA. DA LICENÇA E CERTIFICADOS

A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica (CHT) serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma da regulamentação específica (art. 160 CBAer).

A licença tem caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecidos, podendo ser renovados.

Qualquer certificado poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença. Do resultado dos exames caberá recurso do interessado à comissão técnica especializada ou à junta médica.

Pré-requisitos para a categoria Mecânico de Manutenção (MMA)

Para se tornar um mecânico você precisa²²:

- ✓ Ter completado 18 anos;
- ✓ Ter concluído com aproveitamento o 2º grau (ensino médio);
- ✓ Ter sido aprovado em curso homologado pela ANAC, cuja duração é de aproximadamente 13 meses para cada habilitação;
- ✓ Ter sido aprovado em banca de exames da ANAC.

Da Aprovação e Eliminação

É considerado aprovado o solicitante que obtiver aproveitamento igual ou superior a 70% em todo o grupo (GMP ou CEL ou AVI²³);

Será eliminado o solicitante que:

- (1) Ajudar ou receber ajuda de qualquer pessoa na resolução das questões do exame durante o período em que este é aplicado;
- (2) Usar, ou introduzir no recinto do exame, qualquer material que não seja expressamente autorizado, durante o teste;
- (3) Praticar ato de indisciplina ou de desobediência à fiscalização, durante qualquer fase das atividades referentes aos exames;
- (4) Intencionalmente, causar, dar assistência e/ou participar de qualquer ato ilícito, assim caracterizado pela ANAC;
- (5) Deixar de comparecer aos locais designados, nos dias e horários determinados, para a realização de qualquer evento ligado ao exame;
- (6) Tentar realizar a inscrição para qualquer exame antes do intervalo mínimo estabelecido, quando for reprovado;

²² Para maiores informações, consulte o item 65.75 do RBHA 65. Disponível neste link: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha/rbha065.pdf>>

²³ GMP = grupo motopropulsor
CEL = célula
AVI = aviônicos

(7) O solicitante que incorrer nas situações previstas nos números de 01 a 04 fica impedido de obter qualquer licença, habilitação ou certificado expedido pela ANAC por um período máximo de 02 (dois) anos, a contar da data do ato.

Formação

Cada curso de mecânico de manutenção aeronáutica constitui-se de um módulo básico, um módulo especializado e uma parte prática, e deverá ser homologado pela ANAC.

Os candidatos a mais de uma habilitação, só cursarão o módulo básico para obter a primeira habilitação, ficando isento do mesmo para habilitações cursadas posteriormente. Para tanto, a entidade de ensino deverá expedir um certificado de conclusão do módulo básico, após o seu término.

(1) Módulo Básico – É requisito obrigatório para obtenção das habilitações de grupo motopropulsor, célula ou aviônicos;

(2) Módulo Especializado – Cada módulo especializado será relacionado a uma das habilitações previstas; o candidato só poderá inscrever-se para o (s) exame (s) de proficiência técnica, após a conclusão do (s) módulo (s) especializado(s);

Parte prática: A entidade deve firmar convênio com a empresa de manutenção homologada segundo o RBHA 145 para a realização de uma parte prática que deve perfazer um total de 60h/a (sessenta horas/ano).

Habilitações de MMA

As habilitações estarão compreendidas em 3 (três) grupos: motopropulsor, célula e aviônicos.

Após a 1ª habilitação de um grupo, adquirida de acordo com o que requer o parágrafo 65.75(d)²⁴, o requerente para obter habilitações subsequentes dentro do mesmo grupo, deverá comprovar:

²⁴ Para obtenção de licença/CHT para cada grupo de habilitação, o requerente deverá comprovar:

- (1) Estar com os exames de conhecimento teórico, pertinentes à habilitação pretendida, válidos;
- (2) Possuir experiência profissional de, no mínimo, 03 (três) anos de trabalho em empresa aérea ou em empresa de manutenção, homologadas segundo os RBHA 121, 135 ou 145. Deverá ser comprovado que a

(1) Possuir experiência profissional na habilitação requerida de, no mínimo, 01 (um) ano de trabalho em empresa aérea ou em empresa de manutenção, homologadas segundo os RBHA 121, 135 ou 145. Deverá ser comprovado que a experiência foi obtida com vínculo empregatício; e

(2) Que foi considerado aprovado em exame de conhecimento prático aplicado por INSPAC ou, com autorização da ANAC, por examinador credenciado da empresa aérea ou de manutenção, homologada segundo o RBHA aplicável, ao final do período de experiência.

Um mecânico de manutenção aeronáutica pode executar ou supervisionar serviços de manutenção, manutenção preventiva, recondiçãoamento, modificações e reparos em produtos aeronáuticos (considerando cursos e treinamentos realizados) de acordo com as seguintes limitações:

(a) Célula (CEL): Serviços em células de aeronaves conforme sua habilitação; serviços em partes, acessórios ou sistemas eletromecânicos, quando a pesquisa de mau funcionamento puder ser realizada usando troca de unidades substituíveis (“Line Replaceable Units”- LRU), sem operações complexas, e onde a operacionalidade da parte, acessório ou sistema puder ser determinada através de testes simples como “self tests”, “built-in tests” ou sistemas/equipamentos simples de testes embarcados ou de rampa; inclui a desativação de alguns equipamentos/sistemas e a manutenção preventiva de aeronaves, conforme a seção (c) do apêndice A do RBHA 43.

(b) Grupo Moto-Propulsor (GMP): Serviços em motores, hélices ou em qualquer parte ou acessório associado ao grupo moto-propulsor conforme sua habilitação, incluindo a manutenção preventiva de aeronaves, conforme a seção (c) do apêndice A do RBHA 43.

(c) Aviônicos (AVI): Serviços em equipamentos e sistemas eletrônicos de aeronaves, instrumentos de vôo, de motores e de navegação e em partes elétricas de outros sistemas da aeronave conforme sua habilitação, incluindo serviços estruturais associados

experiência foi obtida especificamente em cada um dos grupos de habilitação solicitados, podendo ter sido simultaneamente em todos eles; e

(3) Que foi considerado aprovado em exame de conhecimento prático aplicado por INSPAC ou, com autorização da ANAC, por examinador credenciado da empresa aérea ou de manutenção ao final do período de experiência requerido pelo número (2) acima especificado.

diretamente com a manutenção de equipamentos e sistemas eletrônicos e a manutenção preventiva de aeronaves, conforme a seção (c) do apêndice A do RBHA 43²⁵.



Referência Bibliográfica

BRASIL. LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986. **Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm. Acesso em 16.10.2012.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **MCA 58-14 - Manual do Curso mecânico de manutenção aeronáutica- grupo motopropulsor.** Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/habilitacao/manualcursos.asp>. Acesso em: 16.10.2012.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil.. **Planejamento Estratégico.** Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/arquivos/ANAC%20Planejamento%20Estrategico.pdf>. Acesso em: 16.10.2012.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Saber Direito, aula 01.** Disponível em: http://www.stf.jus.br/repositorio/cms/portalTvJustica/portalTvJusticaNoticia/anexo/Roiteiro_Aula_01_Saber_Direito_Georges_Ferreira.pdf. Acesso em: 18.10.2012.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Informações sobre a Convenção de Chicago e a criação da OACI e fotos.** Disponível em: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>. Acesso em: 20.10.2012.

WIKIPÉDIA. **Organização da Aviação Civil Internacional** (fotos da bandeira da OACI e sua sede em Montreal). Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Organiza%C3%A7%C3%A3o_da_Avia%C3%A7%C3%A3o_Civil_Internacional. Acesso em 20.10.2012

A REGULAMENTAÇÃO DA INTERNACIONAL DA ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). **Dr. Antônio de Azevedo Júnior.** Disponível em: http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/OACI.pdf. Acesso em: 05.11.2012.

REVISTA CIENTÍFICA ELETRÔNICA DE TURISMO – ISSN 1806-9169. Ano VI – número 10 – Janeiro de 2009. Periódicos Semestrais. Disponível em: <<http://www.revista.inf.br/turismo10/artigos/TU610106.pdf>>. Acesso em: 25.10.2012.

²⁵ Para ver na íntegra o RBHA 43, acesse este link:

<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha/rbha043.pdf>

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Auditoria operacional sobre o Sistema da Aviação Civil.** Disponível em: http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/programas_governo/areas_atuacao/transporte/TC%20010.692.2009-2.pdf. Acesso em: 27.10.2012.



Encerrando a Disciplina

Prezado aluno,

Foi muito prazeroso estar com você nesse período, através deste curso a distância. Esperamos ter transmitido o conteúdo de RAC de forma que você tenha conseguido compreender a importância dessa disciplina para seu dia a dia e reconhecer como se procedeu à evolução da aviação civil.

Neste momento estamos encerrando nossa disciplina. Como nosso objetivo inicial, conseguimos analisar os diversos fatores relacionados com a RAC para que você tenha um excelente desempenho no exame na Anac e esteja familiarizado com esse novo mundo que o cercará.

Lembre-se: “a persistência é o caminho do êxito”!