

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS DURANTE A AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 18/2014 NO PROCESSO Nº 00066.031316/2014-92 –
MANUTENÇÃO EM AERONAVES POR ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO ESTRANGEIRA NÃO CERTIFICADA PELA ANAC.

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[1] - Alberto Castro Correnti - VRG Linhas Aéreas S/A</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>1.1. A ANAC identificou que existe entre os operadores aéreos a prática irregular de envio de artigos aeronáuticos para manutenção no exterior em organizações de manutenção não certificadas pela ANAC.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>1.1. A ANAC identificou que existe entre os operadores aéreos a prática de envio de artigos aeronáuticos para reparo no próprio Fabricante do Produto Aeronáutico sem que o mesmo possua a certificação ANAC para fazê-lo, bem como outras organizações de manutenção não certificadas.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Conforme exposto na própria proposta de mudança de regra, tomando como referência a Opção 2, a referida mudança irá trazer benefícios conforme exposto na conclusão da Proposta ora em tela para os operadores Brasileiros.</p> <p>Aproveitamos também para parabenizar esta iniciativa dessa conceituada Agência.</p>	<p>Contribuição não aproveitada.</p> <p>A contribuição se refere ao texto da justificativa e não a proposta de regulamento. Ressalta-se que a ocorrência de manutenção em fabricante de artigo aeronáutico não é o caso, uma vez que o RBAC 43 já prevê hipótese em que o fabricante pode realizar esse serviço não se configurando, em primeira análise, como objetivo desta proposta de emenda.</p>

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[2] - Hideko Teruya - VRG Linhas Aéreas S/A</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Nada a comentar</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Nada a comentar</p> <p>JUSTIFICATIVA Nada a comentar</p>	<p>As contribuições não apresentam proposta de alteração da minuta em audiência pública.</p>
<p>[3] - Alfredo Rodrigues Brabo - ABSA – Aerolinhas Brasileiras S/A</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>a) Uma organização de manutenção instalada em um país com o qual o Brasil possui acordo para reconhecimento mútuo das funções de manutenção deve seguir as disposições do acordo firmado quando aprovar o retorno ao serviço de produto aeronáutico que tenha sido por ela trabalhado. A documentação referente aos trabalhos realizados deve seguir os termos do acordo firmado.</p> <p>b)-I Uma organização de manutenção estrangeira não certificada pela ANAC pode, exceto se determinado de outra maneira pela ANAC, executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração e aprovar para retorno ao serviço artigos, que não aeronave, motor e hélice completos, somente sob as seguintes condições:</p> <p>(1) a ANAC tenha manifestado expressamente a compatibilidade entre os sistemas de regulação das funções de manutenção de produtos aeronáuticos do Brasil e da Autoridade de Aviação Civil local;</p> <p>(2) a organização de manutenção seja certificada pela Autoridade de Aviação Civil local, em condição regular e com capacidade adequada ao serviço a ser executado;</p> <p>(3) a aprovação de retorno ao serviço tenha sido registrada em um documento equivalente ao requerido pelo RBAC 43.9(d)-I; e</p> <p>(4) os dados técnicos, utilizados para a realização de trabalhos considerados como grandes alterações e grandes reparos, conforme o Apêndice A, sejam considerados aprovados pela ANAC.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>c) A manutenção realizada por organização de manutenção conforme parágrafo (b) desta seção impõe ao responsável pelo controle da aeronavegabilidade da aeronave a obrigação de assegurar o atendimento ao RBAC 43.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO A ABSA concorda com o texto sugerido acima constante da consulta pública Nº 18/2014 para o RBAC 43.17, entendendo que a opção 2 da justificativa atende plenamente as necessidades da empresa, sem comprometimento da segurança operacional e aeronavegabilidade continuada.</p> <p>JUSTIFICATIVA A ABSA entende que o reconhecimento de manutenção efetuada por OM certificada pela autoridade de aviação civil local garante os requisitos e padrões de manutenção em função da proximidade da autoridade local e vigilância continuada por parte dos operadores. Vale ressaltar, a redução de custos neste processo sem degradação da aeronavegabilidade continuada.</p>	
<p>[17] - Daniel Camillo do Nascimento Quandt - TAM Linhas Aéreas S/A</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Emenda 01 ao RBAC nº 43</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO A TAM Linhas Aéreas informa que está de pleno acordo com a proposta de emenda 01 ao RBAC nº 43 e endossa essa alteração.</p> <p>JUSTIFICATIVA No entendimento da empresa a implantação dessa alteração no Regulamento não afeta o nível de segurança da manutenção dos componentes das aeronaves registradas no Brasil.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[18] - Paulo Marcio Martins de Góes Monteiro - Embraer S.A.</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR A Embraer S.A. apoia a proposta do texto referente à Emenda 01 ao RBAC 43.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Não aplicável.</p> <p>JUSTIFICATIVA Não aplicável.</p>	
<p>[19] - Marcos Cesar Vitulli - TAM Linhas Aéreas S/A(MRO)</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Não aplicável.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Não aplicável.</p> <p>JUSTIFICATIVA Gostaríamos de parabenizar a todo o processo de emissão da nova proposta de emenda ao RBAC 43. Parabenizamos à ideia e à intenção de criar uma opção que atenda ao setor aéreo e as reivindicações para acerto de uma situação que vêm gerando discussões há algum tempo. Tivemos a oportunidade de participar do workshop sobre manutenção de aeronaves no exterior realizada recentemente nas instalações da ANAC em São Paulo e podemos afirmar que o tema foi abordado exaustivamente pela ANAC, tendo sua grande importância na medida em que considerou todo o histórico e tópicos prévios, ou seja, a ANAC estruturou-se de maneira muito adequada para a realização da proposta, fato importante porque deu transparência, publicidade e impessoalidade. Gostaríamos inclusive de ressaltar a análise do impacto financeiro devido à introdução do novo regulamento, nos moldes do que é feito pelo FAA e EASA.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>A proposta de emenda ao RBAC 43 vem de encontro a uma realidade de compatibilidade dos sistemas de regulação entre diferentes autoridades aeronáuticas e aproxima-se do que já é praticado em outros países (entre eles a Argentina e Chile que aceitam formulários de retorno ao serviço conforme padrão de outras AAC que não ANAC-Argentina e DGAC-Chile).</p> <p>Entendemos que a proposta em questão não trará impactos negativos ao crescimento econômico do país, visto que os operadores sempre buscarão organizações certificadas no Brasil para envio de seus componentes aeronáuticos, em virtude dos menores custos alfandegários e todo tempo reduzido de trâmite associado. Portanto, justifica-se a adoção da proposta em questão estando essa em sintonia com a realidade econômica brasileira, sem prejuízos à segurança operacional.</p> <p>É notório que muitas pessoas poderão ter uma opinião contrária à proposta, acreditando serem desnecessárias as alterações propostas. Porém, esperamos que o texto proposto, que se encontra em consulta pública no portal da Agência, seja aprovado como está, e que eventuais sugestões e críticas que porventura houver sejam apreciadas pelo colegiado da Agência de modo que não altere o conteúdo da proposta.</p> <p>Sendo assim, ressaltamos nossa posição pública de parecer favorável a emenda 01 do regulamento RBAC 43, e damos relevante importância ao êxito que realmente esperamos ter.</p>	
<p>[20] - FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS - SNETA</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>Manter todo o texto da minuta.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Manter todo o texto da minuta.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>As empresas de táxi aéreo entenderam que a minuta da emenda ao RBAC nº 43 apresenta um texto adequado à boa regulação. A garantia da segurança operacional é objetivo do operador aéreo que realiza reparos no exterior em oficinas homologadas pela ANAC e na ausência das mesmas, em oficina de reconhecida qualidade, homologado pelo FAA ou EASA.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[21] - Antonio Ivaldo Machado de Andrade - Líder Taxi Aéreo</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Tudo</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Nenhum</p> <p>JUSTIFICATIVA No atual cenário mundial a movimentação de aeronaves entre países é fundamental para garantir a flexibilidade de frota necessária às demandas de transporte aéreo de cada local. Para garantir um efetivo controle de aeronavegabilidade nessas movimentações já utilizamos as aprovações de aeronavegabilidade para exportação nas aeronaves, hélices e motores. Para os componentes também já existe um padrão consagrado no Form 8130-3, Form One e Form 24-0078 e Segvoo 003. Tendo em vista que a maioria dos componentes utilizados nas aeronaves que voam no Brasil não tem Oficinas Homologadas pela ANAC, e quando tem, não atendem o prazo para manter as aeronaves em Operação, entendo que a opção 02 da proposta atende os padrões de segurança e garante a viabilidade operacional do Transporte Aéreo no Brasil.</p>	
<p>[22] - Bruno Jardim França Rodrigues - Líder Taxi Aéreo</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR 43.17-I Manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração executada em artigos aeronáuticos brasileiros por organizações estrangeiras conforme acordos para reconhecimento mútuo das funções de manutenção ou não certificadas pela ANAC.</p> <p>a) Uma organização de manutenção instalada em um país com o qual o Brasil possui acordo para reconhecimento mútuo das funções de manutenção deve seguir as disposições do acordo firmado quando aprovar o retorno ao serviço de produto aeronáutico que tenha sido por ela trabalhado. A documentação referente aos trabalhos realizados deve seguir os termos do acordo firmado.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>b)-I Uma organização de manutenção estrangeira não certificada pela ANAC pode, exceto se determinado de outra maneira pela ANAC, executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração e aprovar para retorno ao serviço artigos, que não aeronave, motor e hélice completos, somente sob as seguintes condições:</p> <p>(1) a ANAC tenha manifestado expressamente a compatibilidade entre os sistemas de regulação das funções de manutenção de produtos aeronáuticos do Brasil e da Autoridade de Aviação Civil local;</p> <p>(2) a organização de manutenção seja certificada pela Autoridade de Aviação Civil local, em condição regular e com capacidade adequada ao serviço a ser executado;</p> <p>(3) a aprovação de retorno ao serviço tenha sido registrada em um documento equivalente ao requerido pelo RBAC 43.9(d)-I; e</p> <p>(4) os dados técnicos, utilizados para a realização de trabalhos considerados como grandes alterações e grandes reparos, conforme o Apêndice A, sejam considerados aprovados pela ANAC.</p> <p>c)-I A manutenção realizada por organização de manutenção conforme parágrafo (b) desta seção impõe ao responsável pelo controle da aeronavegabilidade da aeronave a obrigação de assegurar o atendimento ao RBAC 43.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO NENHUM</p> <p>JUSTIFICATIVA Endosso integralmente a nova redação contida na proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Nº 43 – RBAC Nº 43. Concordo, sou favorável e apoio a postura da ANAC neste ajuste de padrões mínimos de segurança estabelecidos pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, que continuam completamente alinhados com os padrões mundiais dispostos no Anexo 6 da Convenção Internacional de Aviação Civil (ICAO). A adoção da opção 2 dos modelos propostos de ação para a ANAC é a que melhor atende aos</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>operadores, na medida em que reconhece a manutenção de componentes aeronáuticos em AAC de regulamentação equivalente com a exigência de controles por parte dos operadores. A análise de impactos regulatórios, operacionais e econômicos mostrou uma ampla vantagem ao adotar-se a opção 2, que permite a realização de manutenção em organizações estrangeiras certificadas pela Autoridade Local, desde que ela atenda aos requisitos mínimos internacionais implementados pela ICAO. Além disso, a adoção do novo requisito mantém a responsabilidade primária do operador pela Aeronavegabilidade dos artigos, o que poderá ser constantemente acompanhada pela ANAC, durante as fiscalizações de rotina.</p> <p>Como profissional da aviação civil brasileira e como cidadão brasileiro, percebo uma excelente pro atividade da ANAC na busca pela inclusão, cada vez mais presente, dos padrões nacionais naqueles largamente utilizados nos maiores mercados de aviação mundial.</p> <p>É com esta visão que conseguiremos cada vez mais promover a segurança operacional e manter a saúde econômica do mercado de Aviação Civil Brasileira.</p>	
<p>[23] - Ítalo do Rosário Thomaz - Líder Taxi Aéreo</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>Resultado da análise da proposta</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Analisando o texto na proposta, não encontrei ponto de melhoria.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Analisando alguns tipos de manutenção dos componentes aeronáuticos, detectei uma quantidade considerável delas que são realizadas no exterior. Também fora detectado que essas empresas, detentoras desses reparos, não mostram interesse na certificação de acordo com a RBAC 145. A exigência da certificação restringe de forma considerável o reparo nos componentes enviados, volvendo o reparo em um lento processo.</p> <p>Com isso, estou de acordo com o texto proposto e julgo necessária a sua aprovação.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[24] - STHEFANY GARCIA RIBEIRO - Líder Taxi Aéreo</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Não há nada que deva ser alterado</p> <p>JUSTIFICATIVA A maior parte dos fabricantes dos componentes das aeronaves são estrangeiros. A medida que restringe os reparos somente à oficinas brasileiras torna o processo longo, muitas vezes caros e outras tantas impossível, visto que existem componentes que não possui oficina homologada no Brasil. E tendo em vista a segurança e aeronavegabilidade da frota brasileira, é muito mais seguro operar um componente que foi reparado pelo fabricante (ou empresa experiente) do que um novo e inexperiente.</p>	
<p>[28] - Robson Rhuan da Silva e Fontes - Líder Taxi Aéreo</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Análise da proposta de mudanças regulamentadoras.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Não encontrei texto na proposta que deva ser alterado.</p> <p>JUSTIFICATIVA A opção 2 tornaria muito mais viável todo o sistema de manutenção de componentes e peças, gerando uma facilidade maior nas transações feitas, com certa frequência, no que diz respeito à componentes e partes das aeronaves. Concordo com a aprovação da mesma, visando melhorias no setor.</p>	
<p>[30] - WILLER MARQUES BORGES - TOTAL LINHAS AÉREAS S.A</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>A TOTAL LINHAS AÉREAS ESTÁ DE PLENO ACORDO COM O ITEM 9.4, NO QUAL SE REFERE A PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO A TOTAL LINHAS AÉREAS NÃO ACHA NECESSÁRIO QUE SE FAÇA ALTERAÇÃO E OU INCLUSÃO NO TEXTO.</p> <p>JUSTIFICATIVA A TOTAL LINHAS AÉREAS S.A APOIA A OPÇÃO 2, PELO FATO QUE ATUALMENTE UTILIZAMOS POUCAS “OM” ESTRANGEIRAS, DEVIDO AS RESTRIÇÕES ATUAIS.</p>	
<p>[32] - Luiz Fernando Cristino - Líder Taxi Aéreo</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Resultados da análise da proposta.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Não encontrei texto na proposta que deva ser alterado.</p> <p>JUSTIFICATIVA Existe uma parcela considerável da manutenção de artigos aeronáuticos que é realizada por um grupo restrito de organizações de manutenção localizadas no exterior e que não mostraram interesse em obter a certificação de acordo com o RBAC 145. A exigência dessa certificação restringiu a realização de reparos nesses componentes, tornando o processo de manutenção oneroso e lento. Sendo assim concordo com o texto proposto e jugo necessário sua aprovação</p>	
<p>[33] - Álvaro Augusto dos Santos Pereira - TAM Aviação Executiva</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR N/A</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO N/A</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Gostaríamos de parabenizar a ANAC pelo processo que levou à emissão da nova proposta de emenda ao RBAC 43, notadamente no tocante ao conteúdo do item 43.17 Manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração executada em artigos brasileiros por organizações estrangeiras conforme acordos para reconhecimento mútuo das funções de manutenção, que vem apresentar uma opção que atenda ao setor aéreo e as reivindicações para acerto de uma situação que vêm gerando discussões há algum tempo.</p> <p>Participamos do workshop sobre o assunto recentemente realizado nas instalações da ANAC em São Paulo, tendo o tema sido abordado adequadamente pela ANAC, tendo sido levados em conta tanto os aspectos históricos como os econômicos e financeiros relativos ao tema. A presente proposta de emenda ao RBAC 43 vem de encontro a uma realidade de compatibilidade dos sistemas de regulação entre diferentes autoridades aeronáuticas, se aproximando do que já é praticado em outros países da América do Sul, como a Argentina e Chile, que aceitam formulários de retorno ao serviço conforme padrão de outras Agencias de Aviação Civil, que não ANAC-Argentina e DGAC-Chile).</p> <p>Entendemos que a proposta em questão viabilizará a realização de manutenção de artigos aeronáuticos do ponto de vista formal, nas situações em que não há possibilidade de se obter a viabilidade econômica de se desenvolver a capacitação no Brasil em oficinas brasileiras como também em oficinas de componentes aeronáuticos situadas no exterior em razão dos custos do desenvolvimento de capacitação e/ou de certificação ANAC frente à frequência da necessidade da realização de serviços de manutenção, revisão e reparos em componentes aeronáuticos. Poderão existir opiniões contrárias à proposta, acreditando serem desnecessárias as alterações propostas, mas a experiência na prática de operadores aéreos certamente justificará o acolhimento da proposta de forma positiva.</p> <p>Um ponto que gostaríamos de propor para análise adicional seria a possibilidade de fabricantes de motores instalados em aeronaves registradas no Brasil puderem realizar manutenção e reparos em tais motores, sem a necessidade da emissão do formulário SEGVOO 003. A razão pela qual estamos</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>pleiteando tal estudo é que em alguns casos o volume de trabalho solicitado é muito baixo face à escala de operação do fabricante, implicando a exigência da emissão do formulário SEGV00 003 por parte da ANAC na necessidade de alterações onerosas para a introdução da geração sistêmica desse formulário no sistema de qualidade da empresa fabricante.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[4] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.3</p> <p>(g)-I O detentor de uma licença de piloto esportivo pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</p> <p>(g)-II O detentor de uma licença de piloto agrícola emitida de acordo com o RBAC 61 pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, em aeronave agrícola, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, de acordo com o disposto no RBAC 137.</p> <p>(g)-III O detentor de uma licença de piloto de planador emitida de acordo com o RBAC 61 pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, em um planador ou motoplanador, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.3</p> <p>(g)-I O detentor de um certificado de piloto de aeronave leve esportiva, com a correspondente habilitação válida, pode realizar as tarefas de manutenção preventiva especificadas para pilotos no manual de manutenção do fabricante, em uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</p> <p>(g)-II O detentor de uma habilitação de piloto agrícola válida, emitida de acordo com o RBAC 61, pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, de acordo com o disposto no RBAC 137, em aeronave agrícola, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</p> <p>(g)-III O detentor de uma licença de piloto de planador, com a correspondente habilitação válida, emitidas de acordo com o RBAC 61, pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, em um planador ou motoplanador, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele.</p>	<p>Contribuições não aproveitadas.</p> <p>A presente proposta de emenda ao RBAC 43 tem por objetivo a mudança de regras relativas à realização de manutenção de artigos aeronáuticos em organizações de manutenção que não contam com a certificação da ANAC. Com este objetivo o processo foi instruído a partir de dados e argumentos relacionados para fundamentação da emenda.</p> <p>As contribuições aqui agrupadas remetem basicamente às prerrogativas de execução de manutenção e retorno ao serviço dos artigos aeronáuticos conforme previsto nas seções 43.3 e 43.7 do RBAC 43.</p> <p>Assim, como esse tema não foi avaliado durante a elaboração da proposta de emenda ao RBAC 43 não é adequado a alteração da proposta de emenda com essa finalidade.</p>

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Adequação de termos aos previstos no RBAC 61, já que não existiam algumas das licenças referidas. Enfatizou-se ainda que as habilitações devem estar válidas. Foram utilizadas as seguintes referências:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Para aeronaves leves esportivas: RBAC 61.281 e 61.19(a)(1); - Para agrícolas: subparte N do RBAC 61 - Para planadores: RBAC 61.151 e 61.19(a)(7) <p>Para aeronaves leves esportivas, pode-se optar por incluir também os Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e/ou os Certificados de Piloto Recreio (CPR), regulamentados no RBHA 103A, em vigor, que continuam a ser emitidos e revalidados enquanto a implementação do CPL, previsto no RBAC 61.281 não estiver finalizada, conforme noticiado em http://www.anac.gov.br/Noticia.aspx?ttCD_CHAVE=1527&sICD_ORIGEM=29.</p> <p>Ainda, foi reposicionado o trecho “, de acordo com o disposto no RBAC 137” para deixar claro que se refere à realização da manutenção, que deve seguir o RBAC 137.203, e não à operação frequente pelo piloto.</p>	
<p>[5] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.7(b)-I(3) aeronaves submetidas a inspeções de até 100 horas previstas no programa de manutenção do fabricante ou num programa aprovado de inspeções progressivas e ações corretivas com o mesmo nível de complexidade, quando vinculado a uma empresa que opere segundo o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; e</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.7(b)-I(3) aeronaves submetidas a inspeções de até 100 horas previstas no programa de manutenção do fabricante ou num programa aprovado de inspeções progressivas e ações corretivas com o mesmo nível de complexidade, quando vinculado a uma empresa de serviço aéreo especializado; e</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Conforme o Boletim de Aeronavegabilidade nº 3/2014, disponível em http://www2.anac.gov.br/aeronaves/arquivos/Boletim_de_Aeronavegabilidade_003_Manus.pdf, item 8, se afirma que “uma empresa que opere segundo o RBHA 91” se refere a “empresas de serviços aéreos especializados”. Esta interpretação não é direta a partir do atual texto do regulamento, que seria entendido, mais provavelmente, por uma das duas interpretações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Como o RBHA 91 é aplicável a qualquer aeronave civil no Brasil (RBHA 91.1(a)), o trecho se aplicaria às aeronaves de qualquer empresa; - Como são citados outros regulamentos de operação, como no parágrafo (b)-I(2), poderia se interpretar que o requisito se aplica às demais aeronaves, que operam unicamente sob o RBHA 91, que não seja complementada por outros regulamentos de operação (como os RBAC 121, 135, 133 ou 137). Entendo que tal dificuldade de se chegar à interpretação considerada correta pela ANAC deve ter motivado o esclarecimento. <p>Especificamente quanto a operações de serviço aéreo especializado que possuem regulamento próprio, como as operações aeroagrícolas sob o RBAC 137, percebe-se que a interpretação da ANAC as englobaria, mas isso não fica claro.</p> <p>Assim, aproveitando-se a revisão do regulamento, entendo ser benéfico se esclarecer a situação diretamente no texto do regulamento, mencionando diretamente “empresa de serviço aéreo especializado” (termo definido no RBAC 01).</p>	
<p>[6] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.7</p> <p>(f)-I O detentor de uma licença de piloto agrícola emitida de acordo com o RBAC 61 pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, da aeronave agrícola, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-II.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>(f)-II O detentor de uma licença de piloto de planador emitida de acordo com o RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo, pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, de um planador ou motoplanador, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-III.</p> <p>(g) [Reservado].</p> <p>(h) O detentor de pelo menos uma licença de piloto esportivo pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, após a realização de manutenção preventiva de acordo com o parágrafo 43.3(g)-I.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.7</p> <p>(f)-I O detentor de uma habilitação de piloto agrícola válida, emitida de acordo com o RBAC 61, pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, da aeronave agrícola, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-II.</p> <p>(f)-II O detentor de uma licença de piloto de planador, com a correspondente habilitação válida, emitidas de acordo com o RBAC 61, pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, de um planador ou motoplanador, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele, após realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-III.</p> <p>(g) [Reservado].</p> <p>(h) O detentor de um certificado de piloto de aeronave leve esportiva, com a correspondente habilitação válida, pode aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave categoria leve esportiva, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele, após a realização de manutenção preventiva de acordo com o parágrafo 43.3(g)-I.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Adequação de termos aos previstos no RBAC 61, já que não existiam algumas das licenças referidas. Enfatizou-se ainda que as habilitações devem estar válidas. Foram utilizadas as seguintes referências:</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>- Para aeronaves leves esportivas: RBAC 61.281 e 61.19(a)(1); - Para agrícolas: subparte N do RBAC 61 - Para planadores: RBAC 61.151 e 61.19(a)(7)</p> <p>Para aeronaves leves esportivas, pode-se optar por incluir também os Certificados de Piloto Desportivo (CPD) e/ou os Certificados de Piloto Recreio (CPR), regulamentados no RBHA 103A, em vigor, que continuam a ser emitidos e revalidados enquanto a implementação do CPL, previsto no RBAC 61.281 não estiver finalizada, conforme noticiado em http://www.anac.gov.br/Noticia.aspx?ttCD_CHAVE=1527&slCD_ORIGEM=29.</p>	
<p>[25] - Carlos Eustáquio dos Santos Neves - HELIBRAS - Helicópteros do Brasil</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração. e 43.7 Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Inclusão de:</p> <p>43.3 Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração. (g)-IV O detentor de uma licença de piloto de helicóptero emitida de acordo com o RBAC 61 pode realizar manutenção preventiva, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, em aeronave helicóptero, seja de sua propriedade ou frequentemente operada por ele.</p> <p>43.7 Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração. (f)-III O detentor de uma licença de piloto de helicóptero emitida de acordo com o RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo, pode aprovar o retorno ao serviço, seguindo critérios estabelecidos pela ANAC, de um helicóptero, seja de sua propriedade ou frequentemente operado por ele, após</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>realização de manutenção preventiva conforme o parágrafo 43.3(g)-IV.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Ilmo. Senhor:</p> <p>Venho por meio desta e, de acordo com o estabelecido no RBAC 11, solicitar o nosso interesse como peticionário de alteração do RBAC 43, de modo a incluir os itens descritos acima.</p> <p>Segue abaixo o embasamento desta solicitação, sendo observados os critérios estabelecidos na seção 11.25 do RBAC 11:</p> <p>1. Manual do Fabricante Eurocopter</p> <p>Conforme descrito no Chapter 05 - Master Servicing Manual (MSM), por exemplo, o modelo AS350B3, na seção “Breakdown of The MSM” item 7.1, a proposta do fabricante Eurocopter quanto ao “Daily Checks” é garantir a disponibilidade operacional do helicóptero para voo e que possa ser realizado por:</p> <ul style="list-style-type: none">ü MMA qualificado,ouü Membro da tripulação, desde que seja devidamente treinado e autorizado a fazê-lo pelas autoridades locais. <p>NOTA 1: O texto acima é presente em todos manuais, “Chapter 05 - Master Servicing Manual (MSM)”, onde descreve a execução do “Daily Checks” por um membro da tripulação desde que seja devidamente treinado e autorizado a fazê-lo pelas autoridades locais, aplicáveis aos helicópteros de fabricação Helibras e Eurocopter.</p> <p>NOTA 2: Conforme define o Chapter 05 - Master Servicing Manual (MSM), para o modelo AS350B3, fabricante Eurocopter, o intervalo de manutenção para o “Daily Checks” divide-se nas seções:</p> <ul style="list-style-type: none">ü Section 05-20-00 ALF, BFF, TAü Section 05-20-01 10FHü Section 05-20-02 10FH//7D (P-Check) <p>NOTA 3: Em caso de dúvida ou se alguma anomalia for detectada, o piloto deve chamar o chefe da manutenção a fim de realizar as operações de manutenção.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>2. Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade e Boletim de Serviço</p> <p>Algumas Diretrizes de Aeronavegabilidade, aplicáveis às aeronaves da Eurocopter e Helibras, que se enquadram como manutenções preventivas submetem o seu cumprimento por meio de: “Emergency Alert Service Bulletin (EASB), Alert Service Bulletin (ASB) ou Service Bulletin (SB)” e também mencionam que o membro da tripulação de asa rotativa possa executá-lo.</p> <p>Segue o exemplo, em anexo, da AD 2012-0257-E e EASB 05.00.71 R2, no qual a diretriz de aeronavegabilidade remete o cumprimento do Emergency Alert Service Bulletin (EASB). Como descrito no EASB item 1.G temos que:</p> <p>“For compliance with this ALERT SERVICE BULLETIN, EUROCOPTER recommends the following personnel qualifications:</p> <p>Qualification: 1 Mechanical Aircraft Technician or 1 crew member who has received an appropriate training by the operator’s maintenance organization, if authorized by local authorities.”</p> <p>3. Treinamento da tripulação</p> <p>A ANAC entende como meio de cumprimento com os requisitos relativos à manutenção preventiva, a seção 5.3.5 da IS nº 43-012:</p> <p>“O piloto que pretenda executar tarefas de manutenção preventiva conforme os requisitos e de acordo com os esclarecimentos desta IS deve se assegurar do correto entendimento das instruções de manutenção preventiva do fabricante da aeronave em questão, e que as ações dessa manutenção preventiva estão dentro de sua capacidade de compreensão e execução.”</p> <p>A Helibras pode estabelecer uma regra de treinamento de tripulação (teórico e prático) com emissão de certificado específico, a ser apresentado à ANAC, onde:</p> <p>a) Os tripulantes devem ser adequadamente treinados quanto a seus deveres e responsabilidades.</p> <p>b) O treinamento requerido para execução adequada de manutenção preventiva, por exemplo: “Daily Checks”.</p> <p>4. Itens de Inspeção obrigatória:</p> <p>A seção 135.429 do RBAC 135 estabelece que:</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>(d) No caso de helicóptero que opera em áreas ou locais remotos, a ANAC pode aprovar procedimentos para a execução de itens de inspeção requerida por um piloto quando nenhuma outra pessoa qualificada está disponível, desde que:</p> <p>(1) O piloto seja empregado do detentor do certificado;</p> <p>(2) Possa ser demonstrado de modo a satisfazer à ANAC que cada piloto autorizado para executar a inspeção requerida está devidamente treinado e qualificado;</p> <p>Atendendo aos requisitos do parágrafo 11.25(b)(5) do RBAC 11, sobre a manutenção da segurança da operações, alteração do RBAC 43 aqui pleiteada não afeta a segurança das operações pelas seguintes razões:</p> <p>a) Como descrito no MSM para todas as aeronaves Helibras e Eurocopter, aprovado pela EASA, a Eurocopter afirma que:</p> <p>Um membro da tripulação poderá executar manutenção preventiva “Daily Checks” e Diretriz de Aeronavegabilidade, enquadradas em operação de preservação simples ou de pequena monta, que não envolva operações complexas de montagem e desmontagem, desde que seja devidamente treinado e autorizado a fazê-lo pelas autoridades locais.</p> <p>b) Cumprir o treinamento da tripulação conforme descrito no item 3 desta carta.</p> <p>Desta maneira, consideramos que a alteração pleiteada está harmônica com o praticado por outras autoridades de aviação civil e, em se tratando do conceito de manutenção preventiva, tal como descrito no RBAC 01 e no espírito do descrito na IS 43-012, e no já estabelecido pelo RBAC 43, os serviços descritos anteriormente alcançando os pilotos de helicópteros, promovem a segurança das operações.</p>	
<p>[29] - Adilio Marcuzzo Junior - Aerobyte Serviços de Inf. e Aeronáuticos Ltda.</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.3 (b) - O detentor de uma licença e habilitação válida de mecânico emitida pela ANAC pode executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alterações conforme previsto no RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo.</p> <p>43.7 - Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>preventiva, reconstrução e alteração</p> <p>(b)-I O detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC em célula e grupo motopropulsor pode aprovar o retorno ao serviço de:</p> <p>(1) aeronaves submetidas a inspeções de até 100 horas previstas no plano de manutenção do fabricante ou em conformidade com o Apêndice D deste regulamento e ações corretivas com o mesmo nível de complexidade, desde que esteja devidamente cadastrado junto à ANAC. Este requisito é aplicável a:</p> <p>(i) aeronaves empregadas por aeroclubes ou entidades assemelhadas em instrução para formação de pilotos que não disponham de organização de manutenção certificada conforme o RBAC 145; ou</p> <p>(ii) aeronaves a serviço de entidades da Administração Federal, Estadual, Municipal ou do Distrito Federal;</p> <p>(2) aeronaves submetidas a inspeções de até 50 horas previstas no programa de manutenção do fabricante ou num programa aprovado de inspeções progressivas e ações corretivas com o mesmo nível de complexidade, desde que essas aeronaves não estejam vinculadas a uma empresa que opere segundo o RBAC 121 ou 135;</p> <p>(3) aeronaves submetidas a inspeções de até 100 horas previstas no programa de manutenção do fabricante ou num programa aprovado de inspeções progressivas e ações corretivas com o mesmo nível de complexidade, quando vinculado a uma empresa que opere segundo o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; e</p> <p>(4) aeronaves leves esportivas.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.7 - Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração</p> <p>(b)-I O detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica habilitado pela ANAC em célula e grupo motopropulsor pode aprovar o retorno ao serviço de:</p> <p>(1) aeronaves submetidas a inspeções de até 100 horas previstas no plano de manutenção do fabricante ou em conformidade com o Apêndice D deste regulamento e ações corretivas com o mesmo nível de complexidade,</p> <p>JUSTIFICATIVA</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>No caso de um mecânico de manutenção aeronáutica autônomo, a ANAC limita a sua função, em determinados casos, permitindo que este efetue inspeções de até 50 horas e proibindo que este efetue inspeções de 100 horas em determinadas condições (vide RBAC 43.7). O problema deste requisito é : o que significam inspeções de 50 horas se estas não são previstas pela legislação aeronáutica ? Qual a lista de verificações de uma inspeção de 50 horas previstas pela autoridade aeronáutica ? Ela não existe e, portanto, não deveria estar descrita nos regulamentos e nem ser usada como limitação para as funções de um mecânico de manutenção aeronáutica.</p> <p>Se o RBAC 43.5 permite que um mecânico autônomo execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, sem limitações, como é que o RBAC 43.7 cria restrições ao retorno ao serviço ? Caso o mecânico autônomo execute uma inspeção de 100 horas em aeronaves não mantidas por aeroclubes ou instituições governamentais quem retornará a mesma ao serviço ? Há um problema de interpretação jurídica neste caso, devido à tentativa da ANAC alterar o RBAC 43 sem pensar nas consequências que estas alterações podem ocasionar quando "personalizando" o FAR 43 para uma realidade brasileira. Um mecânico de manutenção aeronáutica está capacitado a retornar uma aeronave para voo após inspeção anual e grandes alterações e reparos, sem treinamentos específicos de legislação aeronáutica ministrados pela ANAC, uma vez que o RBAC 43.7(b) prevê esta situação em determinados casos ?</p> <p>Outro detalhe que gera dúvidas em vários profissionais de manutenção é com relação às prerrogativas e limitações da função de um mecânico ou inspetor autônomos no caso de cumprimento de boletins de serviço, de diretrizes de aeronavegabilidade e de alterações/reparos.</p> <p>Requisitos do futuro RBAC 65.81, 65.85, 65.87 e 65.88 : o titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica pode, considerando cursos e treinamentos realizados, executar / aprovar o retorno ao serviço de uma célula / um motor, hélice, unidade auxiliar de energia / instrumento mecânico, elétrico ou eletrônico ou qualquer equipamento ou componente relacionado, após ele ter executado, supervisionado ou inspecionado sua manutenção, manutenção preventiva ou alteração e também a manutenção preventiva de aeronaves conforme a seção (c) do apêndice A do RBAC 43. As aprovações para retorno ao serviço estabelecidas nesta seção são aquelas autorizadas conforme previsto na seção 43.7 do RBAC 43.</p> <p>Se o mecânico consegue executar os requisitos de um boletim de serviço, de diretrizes de</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>aeronavegabilidade e de alterações previamente aprovadas usando técnicas simples e sem o auxílio de ferramentas complexas que, somente uma organização de manutenção teria capacidade de realizar, ele pode executar tais tarefas baseado neste regulamento. Não seria lógico um operador levar uma aeronave até uma organização de manutenção para cumprir uma diretriz de aeronavegabilidade cujo requisito é inserir a cópia da referida diretriz no manual de voo da aeronave. Neste caso, o mecânico pode efetuar esta tarefa e registrar em caderneta e na FCDA (Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade) o cumprimento da diretriz.</p> <p>Com relação ao novo texto do parágrafo 43.17, a ANAC acertou nesta regra. Uma vez que ela permite que fabricantes contratem empresas não certificadas para fabricação de componentes, por que não adotar a mesma regra no caso de tarefas de manutenção? O próprio RBAC 145 em seu parágrafo 145.217(b) já prevê a contratação de pessoal não certificado pela ANAC, portanto, o RBAC 43.17 não poderia contradizer este parágrafo do RBAC 145 para oficinas estrangeiras.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[7] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.3(d) Uma pessoa que estiver trabalhando sob a supervisão de um mecânico de manutenção aeronáutica pode executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alterações para os quais seu supervisor esteja habilitado pela ANAC, desde que o supervisor observe pessoalmente a execução do trabalho, na extensão requerida para se assegurar que esteja sendo executado apropriadamente, e permaneça prontamente disponível, em pessoa, para responder consultas do executante. Entretanto, este parágrafo não autoriza a execução de qualquer inspeção requerida pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou qualquer inspeção executada após um grande reparo ou grande alteração.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.3(d) Uma pessoa que estiver trabalhando sob a supervisão de um mecânico de manutenção aeronáutica pode executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alterações para os quais seu supervisor esteja habilitado pela ANAC, desde que o supervisor observe pessoalmente a execução do trabalho, na extensão requerida para se assegurar que esteja sendo executado apropriadamente, e permaneça prontamente disponível, em pessoa, para responder consultas do executante. Entretanto, este parágrafo não autoriza a execução de qualquer inspeção requerida pelo RBAC 125 ou pelo RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou qualquer inspeção executada após um grande reparo ou grande alteração.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Caso, no momento da publicação desta emenda do RBAC 43, já tenha sido publicado o RBAC 125, previsto para outubro, segundo o hotsite da agenda regulatória (http://www2.anac.gov.br/AgendaRegulatoria/agenda2014.asp, consultado em 11/10/2014), verificar conveniência de já inclui-lo aqui. Assunto já havia sido abordado na audiência pública anterior: http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/aud10_2011/relatorio.pdf (comentário 22)</p> <p>Além desse parágrafo, citado aqui a título de exemplo, de acordo com a posição da ANAC na</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
audiência pública anterior, uma vez que o RBAC 125 esteja em vigor deverão ser corrigidos os seguintes parágrafos: 43.3(j)(3), 43.9(c), 43.11(a), 43.11(b), 43.15(a) e 43.15(a)(2). Adiciono também o título das seções 43.9 e 43.11.	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[8] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.9</p> <p>(a) Anotações no registro de manutenção. Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:</p> <p>(...)</p> <p>(4) a assinatura, número da licença da pessoa que o aprovou e se o serviço foi satisfatoriamente concluído no artigo. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.9</p> <p>(a) Anotações no registro de manutenção. Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:</p> <p>(...)</p> <p>(4) se o serviço no artigo tiver sido satisfatoriamente concluído, a assinatura e o número da licença da pessoa que o aprovou. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Alinhamento ao texto equivalente do FAR 43.</p> <p>No atual texto do RBAC, se estabelece que a assinatura é requerida sempre, e que se deve incluir informação de se o serviço foi satisfatoriamente incluído. Para o FAR, a assinatura somente é requerida se houver aprovação.</p>	<p>Contribuição aproveitada</p> <p>O novo texto será conforme se segue: "(4) a assinatura, número da licença da pessoa que o aprovou e se o serviço foi satisfatoriamente concluído no artigo. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado."</p>

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>Ocorre que, em seguida, no texto do RBAC, se traduziu o trecho do FAR que estabelece que a assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço (o que só é diretamente aplicável se a assinatura for requerida na aprovação; e não no caso de serviço insatisfatório).</p> <p>Ainda, há outro problema, pois se requer a assinatura de “quem aprovou o serviço” na eventualidade de um serviço não ter sido satisfatoriamente concluído (neste caso, se “aprovar” tiver o significado de “aprovar para o retorno ao serviço quanto ao serviço realizado”, um serviço não concluído satisfatoriamente não deveria ser aprovado por ninguém).</p> <p>Um outro ponto a ser melhorado no texto é que o “o” antes de “aprovou” faz referência ao “serviço”, que vem depois.</p> <p>Uma vez que o texto foi alterado na edição do RBAC 43, fazendo-se crer que é intenção da ANAC exigir o registro mesmo quando o serviço não for executado satisfatoriamente, uma alternativa seria: “(3)-I a informação de se o serviço no artigo foi satisfatoriamente concluído; e (4) se o serviço tiver sido satisfatoriamente concluído, a assinatura e o número da licença da pessoa que o aprovou. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado.”</p> <p>Uma outra variação deveria ser criada se a intenção for manter também a assinatura e o número da licença de uma determinada pessoa, mesmo quando não houver conclusão satisfatória e aprovação para retorno ao serviço. Neste caso, sugiro avaliar se é adequado se referir a esta pessoa como “quem aprovou o serviço”. Uma possibilidade é seguir o modelo do RBAC 43.11(a)(3), mencionando “aprovou ou reprovou o serviço”.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[11] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.17 Manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração executada em artigos aeronáuticos brasileiros por organizações estrangeiras conforme acordos para reconhecimento mútuo das funções de manutenção ou não certificadas pela ANAC.</p> <p>a) Uma organização de manutenção instalada em um país com o qual o Brasil possui acordo para reconhecimento mútuo das funções de manutenção deve seguir as disposições do acordo firmado quando aprovar o retorno ao serviço de produto aeronáutico que tenha sido por ela trabalhado. A documentação referente aos trabalhos realizados deve seguir os termos do acordo firmado.</p> <p>b)-I Uma organização de manutenção estrangeira não certificada pela ANAC pode, exceto se determinado de outra maneira pela ANAC, executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração e aprovar para retorno ao serviço artigos, que não aeronave, motor e hélice completos, somente sob as seguintes condições:</p> <p>(1) a ANAC tenha manifestado expressamente a compatibilidade entre os sistemas de regulação das funções de manutenção de produtos aeronáuticos do Brasil e da Autoridade de Aviação Civil local;</p> <p>(2) a organização de manutenção seja certificada pela Autoridade de Aviação Civil local, em condição regular e com capacidade adequada ao serviço a ser executado;</p> <p>(3) a aprovação de retorno ao serviço tenha sido registrada em um documento equivalente ao requerido pelo RBAC 43.9(d)-I; e</p> <p>(4) os dados técnicos, utilizados para a realização de trabalhos considerados como grandes alterações e grandes reparos, conforme o Apêndice A, sejam considerados aprovados pela ANAC.</p> <p>c) A manutenção realizada por organização de manutenção conforme parágrafo (b) desta seção impõe ao responsável pelo controle da aeronavegabilidade da aeronave a obrigação de assegurar o atendimento ao RBAC 43.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.17 Manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração executada em artigos aeronáuticos brasileiros por organizações estrangeiras conforme acordos para reconhecimento mútuo</p>	<p>Contribuição aproveitada.</p> <p>Alterações textuais serão realizadas conforme sugerido exceto pela numeração dos parágrafos que manterá o “-I” para indicar a diferença com respeito ao correspondente parágrafo do 14CFR 43.</p>

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>das funções de manutenção ou não certificadas pela ANAC.</p> <p>(a) Uma organização de manutenção instalada em um país com o qual o Brasil possui acordo para reconhecimento mútuo das funções de manutenção deve seguir as disposições do acordo firmado quando aprovar o retorno ao serviço de produto aeronáutico que tenha sido por ela trabalhado. A documentação referente aos trabalhos realizados deve seguir os termos do acordo firmado.</p> <p>(b)-I Uma organização de manutenção estrangeira não certificada pela ANAC pode, exceto se determinado de outra maneira pela ANAC, executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração e aprovar o retorno ao serviço de artigos, que não aeronave, motor e hélice completos, somente sob as seguintes condições:</p> <p>(1) a ANAC tenha manifestado expressamente a compatibilidade entre os sistemas de regulação das funções de manutenção de produtos aeronáuticos do Brasil e da Autoridade de Aviação Civil local;</p> <p>(2) a organização de manutenção seja certificada pela Autoridade de Aviação Civil local, em condição regular e com capacidade adequada ao serviço a ser executado;</p> <p>(3) a aprovação de retorno ao serviço tenha sido registrada em um documento equivalente ao requerido pelo RBAC 43.9(d)-I; e</p> <p>(4) os dados técnicos, utilizados para a realização de trabalhos considerados como grandes alterações e grandes reparos, conforme o Apêndice A, sejam considerados aprovados pela ANAC.</p> <p>(c) A manutenção realizada por organização de manutenção conforme parágrafo (b)-I desta seção impõe ao responsável pelo controle da aeronavegabilidade da aeronave a obrigação de assegurar o atendimento ao RBAC 43.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Pequenos ajustes editoriais:</p> <ul style="list-style-type: none"> - letras dos parágrafos colocadas entre parênteses: “(a)” em vez de “a”. - Alteração da referência ao parágrafo “(b)”, no parágrafo (c): de “(b)” para “(b)-I”. Se considerado oportuno, se poderia, alternativamente, nomear o parágrafo como “(b)”, sem o “-I”, como os demais parágrafos da seção, já que todos estão na mesma condição quanto a não constarem no 14 CFR Part 43 (FAR 43). - Troca de “aprovar para retorno ao serviço artigos” por “aprovar o retorno ao serviço de artigos”, 	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
melhorando a conexão de “artigos” com os itens anteriores (“manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração” de artigos) e utilizando formato já utilizado em outros trechos do regulamento (43.5, 43.7, 43.11, 43.15, 43.17).	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[9] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.10</p> <p>(c) Controle de peças removidas de produtos com certificado de tipo. A partir de 8 de junho de 2013, cada pessoa que remover uma peça com limite de vida de um produto com certificado de tipo deve, exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, assegurar que essa peça será controlada usando um dos métodos descritos nos parágrafos 43.10(c)(1) a 43.10(c)(4). O método deve impedir a instalação da peça após seu limite de vida ter sido atingido. Métodos aceitáveis incluem:</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.10</p> <p>(c) Controle de peças removidas de produtos com certificado de tipo. Cada pessoa que remover uma peça com limite de vida de um produto com certificado de tipo deve, exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, assegurar que essa peça será controlada usando um dos métodos descritos nos parágrafos 43.10(c)(1) a 43.10(c)(7). O método deve impedir a instalação da peça após seu limite de vida ter sido atingido. Métodos aceitáveis incluem:</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>O texto atual não é claro quando limita a pessoa a assegurar que a peça será controlada usando “um dos métodos descritos nos parágrafos 43.10(c)(1) a 43.10(c)(4)”, mas em seguida lista, como “métodos aceitáveis”, sete parágrafos. Não fica claro, como os métodos de 43.10(c)(5) a (c)(7) podem ser aceitáveis – ou para que objetivos podem ser considerados aceitáveis – se a pessoa tiver de utilizar um dos métodos de 43.10(c)(1) a (c)(4).</p> <p>A título informativo, na primeira minuta do RBAC 43 (disponível em http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/Anexo%20RBAC%2043.pdf), não havia restrição a se utilizar os primeiros 4 métodos. Da mesma forma, também não há tal restrição no FAR. A diferença foi incluída na minuta de 2011, ao mesmo tempo em que se incluiu a menção direta ao número dos</p>	<p>Contribuição aproveitada.</p> <p>Alterações textuais serão realizadas conforme sugerido.</p>

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>subparágrafos (antes, se dizia “métodos deste parágrafo” apenas).</p> <p>Ainda, por simplicidade, sugere-se que seja retirada data para início de aplicação do requisito, pois desnecessária.</p>	
<p>[10] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.13 (a) Cada pessoa que estiver executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.</p> <p>(...)</p> <p>(c) Provisões especiais para empresas de transporte aéreo detentoras de certificado de operação segundo os RBAC 121 ou 135 e para operadores segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, detentores de especificações operativas. Os requisitos desta seção devem ser cumpridos com os métodos, técnicas e práticas contidas no manual de manutenção ou na seção de manutenção do manual de uma empresa de transporte aéreo que opera conforme especificações operativas emitidas segundo os RBAC 121, 135 ou RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, que requeiram programa de controle da qualidade, programa de inspeção estrutural suplementar ou outros requisitos para manutenção continuada de aeronavegabilidade, a menos que seja determinado de outra maneira pela ANAC.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.13(a) Cada pessoa que estiver executando manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.</p> <p>(...)</p> <p>(c) Provisões especiais para empresas de transporte aéreo detentoras de certificado de operação segundo os RBAC 121 ou 135 e para operadores segundo o RAC 129, detentores de especificações operativas. Os requisitos desta seção devem ser cumpridos com os métodos, técnicas e práticas contidas no manual de manutenção ou na seção de manutenção do manual de uma empresa de transporte aéreo que opera conforme especificações operativas emitidas segundo os RBAC 121, 135 ou 129, que requeiram programa de controle da qualidade, programa de inspeção estrutural suplementar ou outros requisitos para manutenção continuada de aeronavegabilidade, a menos que seja determinado de outra maneira pela ANAC.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>No parágrafo (a), uso de “ou” em “manutenção, manutenção preventiva ou alteração”, em alinhamento ao FAR 43.</p> <p>No parágrafo (c), atualização, em razão de o RBAC 129 ter sido publicado em 2012.</p>	
[12] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>A43.1(a)(1) (xi) mudanças no peso vazio ou no balanceamento vazio que resultem no aumento do peso máximo certificado ou alteração nos limites do centro de gravidade (cg) da aeronave;</p> <p>(...)</p> <p>(a)(2) (vi) conversões de qualquer tipo com o propósito de usar combustível de tipo ou octanagem diferentes do tipo ou octanagem listada na especificação do motor, conforme aplicável.</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>A43.1(a)(1) (xi) mudanças no peso vazio ou no balanceamento vazio que resultem no aumento do peso máximo certificado ou alteração nos limites do centro de gravidade (CG) da aeronave;</p> <p>(...)</p> <p>(a)(2) (vi) conversões de qualquer tipo com o propósito de usar combustível de tipo ou octanagem diferentes do tipo ou octanagem listados na especificação do motor, conforme aplicável.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Pequenos ajustes editoriais:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CG em maiúscula; - Assim como se usa “diferentes” para se referir ao tipo ou à octanagem, “listada” também deve ser adequado para concordar com “tipo ou octanagem” – e não apenas com “octanagem”. 	
<p>[13] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE</p> <p>ABORDAR</p> <p>A43.1(c)(31) remoção e substituição de dispositivos de comunicação e navegação montados no painel de instrumentos dianteiro, do tipo autônomo (independentes), que empregam conectores de bandeja que conectam a unidade quando ela é instalada no painel de instrumentos, (excluindo sistemas de controle automático de voo, transponders e equipamento de medida de distância (DME) por frequência de micro-ondas). A unidade aprovada deve ser projetada para ser pronta e repetidamente removida e substituída e instruções pertinentes devem ser providas. Antes do uso da unidade, um cheque operacional deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; e</p> <p>(32) atualização de base de dados de Controle de Tráfego Aéreo (ATC) de softwares de sistemas de navegação montados no painel de instrumentos dianteiro, do tipo autônomo (independentes), excluindo aqueles de sistemas de controle automático de voo, transponders, e equipamentos de medida de distância (DME) por frequência de micro-ondas, desde que não seja requerida a desmontagem da unidade e que sejam providas instruções pertinentes. Antes do uso da unidade, um cheque operacional</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>A43.1(c) (31) remoção e substituição de dispositivos de comunicação e navegação montados no painel de instrumentos dianteiro, do tipo autônomo (independentes), que empregam conectores de bandeja que conectam a unidade quando ela é instalada no painel de instrumentos (excluindo sistemas de controle automático de voo, transponders e equipamento de medida de distância (DME) por frequência de micro-ondas). A unidade aprovada deve ser projetada para ser pronta e repetidamente removida e substituída e instruções pertinentes devem ser providas. Antes do uso da unidade, um cheque operacional deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo; e</p> <p>(32) atualização de base de dados de Controle de Tráfego Aéreo (ATC) de softwares de sistemas de navegação montados no painel de instrumentos dianteiro, do tipo autônomo (independentes), excluindo aqueles de sistemas de controle automático de voo, transponders e equipamentos de medida de distância (DME) por frequência de micro-ondas, desde que não seja requerida a desmontagem da unidade e que sejam providas instruções pertinentes. Antes do uso da unidade, um cheque operacional deve ser executado, de acordo com as seções aplicáveis do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Pequenos ajustes editoriais:</p> <ul style="list-style-type: none"> - retirada de vírgula antes dos parênteses, pois não há continuação de texto após os parênteses; apenas um ponto final. - “micro-ondas” em vez de “micro-ondas”, de acordo com novo acordo ortográfico. - acentuação em “tráfego”. - retirada de vírgula em “transponders, e”. 	
[14] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>ABORDAR</p> <p>D43.1(c)</p> <p>(3) janelas e parabrisas quanto a quebras e deterioração;</p> <p>(...)</p> <p>(5) controles de voo e do motor quanto à instalação e operação imprópria;</p> <p>(6) baterias quanto à instalação e carga incorreta; e</p> <p>(...)</p> <p>(g) Cada pessoa que estiver executando uma inspeção anual ou inspeção de 100 horas deve inspecionar (como aplicável) todos os componentes e sistemas que compõem o conjunto completo da empenagem quanto a más condições gerais, deterioração do entelamento ou revestimento, deformações, evidências de falha, instalação e funcionamento impróprio de componentes.</p> <p>(...)</p> <p>(j) Cada pessoa que estiver executando uma inspeção anual ou inspeção de 100 horas deve inspecionar (como aplicável) cada item de miscelânea instalado na aeronave porventura não citado nesta listagem, quanto à instalação e operação imprópria.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>D43.1(c)</p> <p>(3) janelas e para-brisas quanto a quebras e deterioração;</p> <p>(...)</p> <p>(5) controles de voo e do motor quanto à instalação e operação impróprias;</p> <p>(6) baterias quanto à instalação e carga incorretas; e</p> <p>(...)</p> <p>(g) Cada pessoa que estiver executando uma inspeção anual ou inspeção de 100 horas deve inspecionar (como aplicável) todos os componentes e sistemas que compõem o conjunto completo da empenagem quanto a más condições gerais, deterioração do entelamento ou revestimento, deformações, evidências de falha, instalação e funcionamento impróprios de componentes.</p> <p>(...)</p> <p>(j) Cada pessoa que estiver executando uma inspeção anual ou inspeção de 100 horas deve inspecionar</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>(como aplicável) cada item de miscelânea instalado na aeronave porventura não citado nesta listagem, quanto à instalação e operação impróprias.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Pequenos ajustes editoriais:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uso de hífen em “para-brisas”; - uso de plural em “imprópria” quando o termo se refere a mais de um substantivo, como já ocorre, por exemplo, em D43.1(d)(7). No FAR, nesses casos, usa-se “improper” duas vezes, que é uma opção também em português. 	
<p>[15] - Ednei Ramthum do Amaral - ANAC</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>E43.1(b)(1) (ii) Histerese. O teste de histerese deve começar não mais que 15 minutos após a exposição inicial do altímetro à pressão correspondente ao limite superior do teste de erro de escala prescrito no parágrafo (i) deste apêndice e, enquanto o altímetro estiver submetido a essa pressão, o teste de histerese deve começar. A pressão deve ser aumentada com uma razão entre 5.000 e 20.000 pés (1.524 e 6.096 m) por minuto até aproximar-se de 3.000 pés (914,4 m) do primeiro ponto de teste (50% da altitude máxima). A aproximação do ponto de teste deve ser feita mantendo-se uma razão de aproximadamente 3.000 pés (914,4 m) por minuto. O altímetro deve ser mantido na pressão do ponto de teste no mínimo por 5 minutos, mas não mais que 15 minutos antes de fazer a leitura de teste. Após a leitura, a pressão deve ser aumentada da mesma maneira que anteriormente, até a pressão correspondente ao 2o ponto de teste (40% de altitude máxima) ser atingida. O altímetro deve ser mantido nessa pressão no mínimo por 1 minuto, mas por não mais que 10 minutos antes de ser feita a nova leitura de teste. Após a segunda leitura a pressão deve ser novamente aumentada, da mesma maneira já descrita, até ser atingida a pressão atmosférica local. A leitura do altímetro em qualquer dos dois pontos de teste não pode diferir por mais do que a tolerância prevista na Tabela II deste apêndice da leitura do altímetro nas correspondentes altitudes anotadas no teste de erro de escala estabelecido no parágrafo (b)(i) deste apêndice;</p>	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>E43.1(b)(1) (ii) Histerese. O teste de histerese deve começar não mais que 15 minutos após a exposição inicial do altímetro à pressão correspondente ao limite superior do teste de erro de escala prescrito no parágrafo (b)(1)(i) deste apêndice e, enquanto o altímetro estiver submetido a essa pressão, o teste de histerese deve começar. A pressão deve ser aumentada com uma razão entre 5.000 e 20.000 pés (1.524 e 6.096 m) por minuto até aproximar-se de 3.000 pés (914,4 m) do primeiro ponto de teste (50% da altitude máxima). A aproximação do ponto de teste deve ser feita mantendo-se uma razão de aproximadamente 3.000 pés (914,4 m) por minuto. O altímetro deve ser mantido na pressão do ponto de teste no mínimo por 5 minutos, mas por não mais que 15 minutos, antes de fazer a leitura de teste. Após a leitura, a pressão deve ser aumentada da mesma maneira que anteriormente, até a pressão correspondente ao 2o ponto de teste (40% de altitude máxima) ser atingida. O altímetro deve ser mantido nessa pressão no mínimo por 1 minuto, mas por não mais que 10 minutos, antes de ser feita a nova leitura de teste. Após a segunda leitura a pressão deve ser novamente aumentada, da mesma maneira já descrita, até ser atingida a pressão atmosférica local. A leitura do altímetro em qualquer dos dois pontos de teste não pode diferir por mais do que a tolerância prevista na Tabela II deste apêndice da leitura do altímetro nas correspondentes altitudes anotadas no teste de erro de escala estabelecido no parágrafo (b)(1)(i) deste apêndice;</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Pequenos ajustes editoriais:</p> <ul style="list-style-type: none"> - correção das referências ao parágrafo (b)(1)(i) do apêndice. - “mas por não mais que 15 minutos, antes de fazer a leitura de teste “ no lugar de “mas não mais que 15 minutos antes de fazer a leitura de teste.”, adotando a estrutura já utilizada em seguida neste mesmo parágrafo “mas por não mais que 10 minutos”, para deixar claro que este é um limite máximo à duração da ação, e não se refere ao tempo antes da leitura. Em ambos os casos, foi adicionada uma vírgula, como consta no FAR, que busca deixar ainda mais clara esta distinção. 	
[16] - Anwar Shams - Cool and Start Aviation Inc.	Contribuição não aproveitada.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	A mudança de texto proposta apesar de trazer um elemento correto que é a necessidade de capacidade

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>We feel that the modification suggested for item 43.17 for the revision of RBAC 43 mentioned in the mail of october 10 for foreign repair stations , is</p> <p>I. Has a maintenance organization certificate (eg: FAA 145 or EASA 145 certificate) locally valid and with recognized acceptance by ANAC;</p> <p>II. Has the adequate capability, locally valid and with recognized acceptance by ANAC;</p> <p>III. Uses a return to service document equivalent to the one demanded by ANAC (SEGVOO 003);</p> <p>IV. Uses technical data to develop big alterations and repairs properly approved by ANAC;</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>For point IV .Uses technical data to develop big alterations and repairs properly approved by ANAC- we feel that the text ” for repair stations authorised to develop big alternations and repairs” be added .</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>The above addition is suggested because all repair stations are not authorised in ther approved Operational Specifications to conduct Major Repairs and has to operate according to the Ratings and limitations approved by the regulatory body (FAA /EASA/ANAC)</p>	<p>específica para a realização de grandes reparos e grandes alterações, já se encontra contemplada pelo parágrafo II quando é considerada a necessidade de capacidade adequada para execução do serviço.</p>
<p>[26] - Carlos Eustáquio dos Santos Neves - HELIBRAS - Helicópteros do Brasil</p>	<p>Contribuição não aproveitada.</p>
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>1.1. PROPOSTA DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO CIVIL Nº 43 - RBAC Nº 43</p> <p>1.2. JUSTIFICATIVA</p> <p>9.2 Outro ponto a ser abordado na alteração do RBAC 43 é o destaque dado à responsabilidade do operador pela manutenção da aeronavegabilidade da aeronave. O requisito traz a necessidade de que sejam reforçadas as responsabilidades do operador pela realização da manutenção de acordo com o RBAC 43 e RBAC 145 o que inclui a verificação expressa do cumprimento dos seguintes dispositivos:</p> <p>a) Comunicação de dificuldades em serviço (RBAC 145.223).</p>	<p>O RBAC 39 contempla o conceito de DA emitida pela ANAC e pelo Estado de Projeto. Essa conceituação se dá em consideração a relação que este estado tem com o detentor do projeto de tipo uma vez que essa autoridade tem estrutura específica para acompanhamento das dificuldades em serviço daquele projeto o que torna relevante sua contribuição para a determinação de ações restritivas. A incorporação de mais uma obrigação apenas onera o operador ao exigir que ações não entendidas como mandatórias pela ANAC ou pelo AAC do Estado de Projeto sejam exigidas.</p>

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>b) Verificação das DA aplicáveis, conforme RBAC 39.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Sugestões para proposta de regra:</p> <p>No arquivo referente à Justificativa da alteração, em seu parágrafo 9.2, observa-se a necessidade de cumprimento do RBAC 39. Para os propósitos da alteração recomenda-se a revisão do RBAC 39 de forma a deixar explícita a necessidade de verificação / cumprimento das Diretivas emitidas pela Autoridade Aeronáutica do país onde a oficina encontra-se localizada. Nesse caso essas DA's também deverão ser consideradas com o diretivas Brasileiras.</p> <p>a) Tendo em vista a observação acima sugere-se a revisão dos seguintes parágrafos do RBAC 39</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) RBAC 39.3-I 2) RBAC 39.5-I <p>b) Da mesma forma sugere-se revisão da IS 39-001</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Incluir no parágrafo 4 (Definições) a definição de Estado responsável pela oficina de manutenção 2) Revisar o parágrafo 5.2 para incluir na definição de Diretrizes de Aeronavegabilidade Estrangeiras aquelas pertencentes ao país cuja Autoridade de Aviação Civil estrangeira for responsável pela oficina de manutenção. <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Comentários:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Alteração regulariza procedimentos atualmente adotados no mercado; 2) Atende os interesses da Helibras no caso de itens que não tenhamos capacidade de execução local (seja própria ou contratada) 3) Contraria o interesse da Helibras no caso de itens que temos a capacidade instalada. Teríamos uma concorrência internacional legalizada. 	

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[27] - Carlos Eustáquio dos Santos Neves - HELIBRAS - Helicópteros do Brasil</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>43.11 - Conteúdo, forma e distribuição de registros de inspeções conduzidas conforme os RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou com o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135 - Item (a).(2)</p> <p>...</p> <p>(a)(2) data da inspeção e horas totais da aeronave, explicitando suas marcas de nacionalidade e matrícula no registro;</p> <p>TEXTOS SUGERIDOS PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>43.11 - Conteúdo, forma e distribuição de registros de inspeções conduzidas conforme os RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou com o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135</p> <p>...</p> <p>(a)(2) a data da conclusão da inspeção e horas totais da aeronave, explicitando suas marcas de nacionalidade e matrícula no registro;</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Como previsto no 43.9 (a).(2), temos o registro da data da conclusão do serviço realizado, desta maneira, sugiro aplicarmos este conceito ao 43.11 (a).(2), ou seja, o registro da data da conclusão das inspeções.</p> <p>Esta sugestão tem como objetivo de para manter a mesma expressão conclusiva e uniformizar as informações no regulamento.</p>	<p>Contribuição não aproveitada.</p> <p>Entende-se que a anotação da inspeção deve ser realizada na sua conclusão, uma interpretação diferente disso traria prejuízo para o próprio operador não justificando a inclusão do termo no texto da seção.</p>

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>[31] - MARCOS SANTOS DA SILVA - HELISTAR TAXI AEREO</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>O MESMO PROCEDIMENTO DEVE SE APLICAR A AERONAVES, MOTORES E HELICES COMPLETOS, POIS NEM TODAS AS OFICINAS NO EXTERIOR HABILITADAS PELO FABRICANTE E PELA AAC LOCAL POSSUEM CERTIFICACAO ANAC PARA SERVICOS DE MANUTENCAO EM SITUACOES DE “AOG”.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>b)-I ...incluindo aeronave, motor e hélice completos,...</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>COMO INFORMADO ACIMA.</p>	<p>Contribuição não aproveitada.</p> <p>A presente proposta restringe a realização de manutenção em aeronave, motor ou hélice completos para que se reduza o universo de situações que eventualmente poderiam confrontar os princípios avaliados e estabelecidos neste processo de emenda ao regulamento.</p>