

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES – AUDIÊNCIA PÚBLICA

COMENTÁRIOS RECEBIDOS NA AUDIÊNCIA PÚBLICA 01/2015 DURANTE A AUDIÊNCIA PÚBLICA PROCESSO Nº 00066. 051544/2014-89 QUE PROPÕE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 21 – CERTIFICAÇÃO DE PRODUTO AERONÁUTICO E AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 45 – MARCAS DE IDENTIFICAÇÃO, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

Nº	ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
	RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
1.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.2(a)(1)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar a posição da palavra “duvidosa” deixando o texto da seguinte forma: “qualquer declaração duvidosa, fraudulenta, ou intencionalmente falsa em qualquer requerimento referente à emissão de um certificado ou aprovação segundo este regulamento;”</p> <p>Justificativa:</p> <p>O texto original está ambíguo, permitindo a interpretação de que apenas declarações intencionalmente duvidosas seriam puníveis, o que não encontra respaldo no texto do Art. 299 do CBA e também é distinto do texto americano que diz:</p> <p>“Any fraudulent, intentionally false, or misleading statement on any application for a certificate or approval under this part”. No caso do texto americano, a vírgula existente entre “intentionally false” e “or misleading” é o elemento gramatical que previne o erro de interpretação.</p>	<p>A interpretação pretendida na justificativa não está correta.</p> <p>A palavra “duvidosa ou enganosa” deve ser entendida como aquela que fornece uma informação que permite facilmente interpretações errôneas ou omite a informação necessária para determinar a condição real conforme descrito na explicação da FAA:</p> <p><i>For the purposes of this proposal, a misleading statement requires a material representation or omission that is likely to mislead the consumer, and the consumer acting with reasonable reliance under the circumstances. Misleading statements include misrepresentations as well as failures to disclose material information.</i></p> <p><i>In determining whether the statement or omission is misleading, the FAA would examine the overall impression created by the representation before taking enforcement action. We would contact the person making the statement to discuss why the statement appears misleading and would consider that honest mistakes are made. However, if the statement is not corrected so as to remove its misleading character, or the mistake is one of a series of such mistakes, the FAA will presume knowledge on the part of the person sufficient to take enforcement action.</i></p> <p>No ordenamento jurídico brasileiro, o Código de Defesa do Consumidor (CDC), Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, guarda ampla identidade com a referida explicação da FAA. O caput do artigo 12 dispõe o que segue:</p> <p>Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos</p>

		<p><i>consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos. (grifo nosso)</i></p> <p>Desse modo, a prestação de informações insuficientes e inadequadas podem viciar o processo de certificação, que não refletirá verdadeiramente a segurança do produto certificado.</p> <p>Adotada a redação:</p> <p>21.2 Falsificação de requerimentos, relatórios ou registros</p> <p>(a) Nenhuma pessoa pode fazer ou dar causa a que seja feita:</p> <p>(1) qualquer declaração fraudulenta, intencionalmente falsa, que omite ou induz ao erro em qualquer requerimento referente à emissão de um certificado ou aprovação segundo este regulamento;</p> <p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa, que omite ou induz ao erro em registro ou relatório que é mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;</p>
<p>RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----</p>		<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>2.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.2(a)(2)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar a posição da palavra “duvidosa” e alterar a conjugação do verbo ser, deixando o texto da seguinte forma: “qualquer declaração duvidosa, fraudulenta, ou intencionalmente falsa em registro ou relatório que deva ser mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;”</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção gramatical e retirada de ambigüidade. O texto original está ambíguo,</p>	<p>Veja resposta para o comentário nº 1.</p>

	<p>permitindo a interpretação de que apenas declarações intencionalmente duvidosas seriam puníveis, o que não encontra respaldo no texto do Art. 299 do CBA e também é distinto do texto americano que diz: “<i>Any fraudulent, intentionally false, or misleading statement on any application for a certificate or approval under this part;</i>”. No caso do texto americano, a vírgula existente entre “<i>intentionally false</i>” e “<i>or misleading</i>” é o elemento gramatical que previne o erro de interpretação.</p>	
	<p>RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>3.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.2(b)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Incluir novas alíneas reordenando as existentes, alterando o texto para: “(1) Aplicar as sanções prevista por infração à alínea V do Art. 299 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 (2) negar a emissão de qualquer certificado ou aprovação segundo este regulamento; (3) suspender ou revogar qualquer aprovação ou certificado emitido segundo este regulamento e mantido por aquela pessoa; (4) denunciar a prática ao Ministério Público para investigação de crime de falsidade documental ou ideológica.”</p> <p>Justificativa:</p> <p>A menção a apenas algumas sanções no texto do RBAC 21 pode levar à interpretação que o requerente ou regulado não está mais sujeito às demais sanções previstas em lei. Tendo em vista que o Regulamento não tem competência para isentar o requerente ou regulado das sanções previstas em lei, nem de criar novas sanções, entendo que a melhor prática seria fazer uma lista mais completa das sanções às quais o requerente ou regulado está sujeito, ou simplesmente eliminar o item 21.2(b), para evitar induzir o requerente ou regulado a uma interpretação errada, deixando por conta dele o completo conhecimento das leis e das sanções a que ele está sujeito ao fornecer informação ou declaração duvidosa, fraudulenta, ou intencionalmente falsa.</p>	<p>Um regulamento não altera as disposições que estão na lei. A total exclusão desta seção teria o mesmo efeito eventualmente de inserir o texto proposto.</p> <p>Além de manter a harmonização com os regulamentos de outras autoridades esta seção tem a função de formalizar uma clara aplicação das sanções previstas. Ao longo do regulamento existem outras disposições para a aplicação de sanções.</p> <p>Cabe destacar que no processo de certificação existe uma relação de confiança a ser estabelecida entre o regulador e regulado e esta seção fixa condições para esta relação.</p> <p>A informação presente na proposta de parágrafo (4), não se trata de requisito de aplicação externa pode constar exclusivamente em procedimento interno.</p> <p>A aplicação do processo administrativo proposto de acordo com o texto proposto para o parágrafo (1), existindo ou não, não impede imediatamente as consequências descritas nos parágrafos (2) e (3) que são as consequências mais graves.</p>

	RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
4.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.3(a)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar o trecho “qualquer falha, mau funcionamento ou defeito em qualquer produto ou artigo fabricado por ele e que o mesmo tenha resultado em qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção” por “qualquer falha, mau funcionamento, característica ou defeito em qualquer produto ou artigo fabricado por ele e que o mesmo possa vir a resultar, ou já tenha resultado, em qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção”</p> <p>Justificativa:</p> <p>Erros de projetos não detectados à época da certificação e que ainda não tenham se manifestado em forma de falha, mau funcionamento ou defeito, mas que tenham o potencial de causar uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) da referida seção devem ser notificados à ANAC.</p>	<p>Em aviação é possível que sejam identificados erros de projeto ao longo da vida do produto. A IS 00-001 tem dispositivos de recomendação para que estas situações sejam notificadas.</p> <p>O tratamento dado para estas e outras situações de diminuição da segurança por erros de projeto é tratar como modificações obrigatórias (seção 21.99) mesmo que a falha ainda não tenha ocorrido e seja uma situação potencial.</p> <p>A proposta de texto desta contribuição teria um impacto significativo para os regulados e precisa ser melhor estudado antes de implementar. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p>
	RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
5.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.3(b)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar o trecho “O detentor de um certificado de tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo), de um atestado de produto aeronáutico aprovado (incluindo os emitidos sob uma ordem técnica padrão), ou ainda, o licenciado de um certificado de tipo” por “O detentor de uma aprovação de produção”</p>	<p>Por tratar-se de uma ocorrência potencial, existem dois aspectos, o controle que o detentor da produção deve apresentar sobre os defeitos e o controle das informações sobre os dados de projeto que o detentor da aprovação de projeto detém.</p> <p>Com este texto está sendo dada ênfase aos dados de projeto mas a intenção é ser amplo o suficiente para abranger todas as informações relevantes.</p> <p>Com a dissociação do COP com o APAA o texto foi alterado para abranger também os detentores de aprovação de produção que não se enquadram nos anteriores.</p>

	<p>Justificativa:</p> <p>O item trata do processo de produção de um fabricante que possui um sistema da qualidade. O restante do regulamento exige a existência de um sistema da qualidade apenas para detentores de aprovação de produção, por isso proponho a substituição do texto objetivando dar maior clareza.</p>	<p>Adotada a redação:</p> <p>(b) O detentor de um certificado de tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo), de um certificado de produto aeronáutico aprovado (incluindo os emitidos sob uma ordem técnica padrão), ou ainda, o licenciado de um certificado de tipo (incluindo outras aprovações de projeto) e o detentor de uma aprovação de produção deve comunicar à ANAC qualquer defeito em qualquer produto ou artigo fabricado por ele, que tenha deixado seu sistema de qualidade e que possa resultar em qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção.</p>
	<p>RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
6.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.3(b)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar o trecho “qualquer defeito em qualquer produto ou artigo fabricado por ele” por “qualquer característica em qualquer produto ou artigo fabricado por ele, que tenha deixado seu sistema de qualidade, e que ele tenha concluído que pode resultar em qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção”</p> <p>Justificativa:</p> <p>Erros na determinação dos processos produtivos, não detectados à época da certificação e que ainda não tenham se manifestado em forma de falha, mau funcionamento ou defeito, mas que tenham o potencial de causar uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) da referida seção devem ser notificados à ANAC.</p>	<p>Veja contribuição 4.</p> <p>Erros na determinação dos processos produtivos são erros de projeto. Este parágrafo (b) está relacionado a defeitos, independentemente de ser um problema potencial ou real.</p> <p>A proposta de redação desta contribuição teria um impacto significativo para os regulados e precisa ser melhor estudada a forma de tratar esses erros de projeto que por algum motivo não tenham sido evidenciados antes de implementar a alteração no regulamento.</p>
	<p>RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
7.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe</p>	<p>Enquanto detentor do certificado de tipo, o fabricante deverá prover os meios para uma modificação obrigatória pela seção 21.99. Algumas</p>

<p>abordar</p> <p>RBAC 21.3(f)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar os trechos “... a um defeito de projeto ou de fabricação, o detentor da aprovação de produção deste produto ou artigo deverá...”, “...ação tomada ou proposta pelo detentor da aprovação de produção...”, e “...produto ou artigo já fabricado, o detentor de aprovação de produção...” por: “... a um defeito de projeto ou de fabricação, o detentor do certificado de tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo), atestado de produto aeronáutico aprovado (incluindo os emitidos sob uma ordem técnica padrão) ou, ainda, o licenciado do certificado de tipo deste produto ou artigo deverá...”, “...ação tomada ou proposta pelo detentor do certificado de tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo), atestado de produto aeronáutico aprovado (incluindo os emitidos sob uma ordem técnica padrão) ou, ainda, o licenciado do certificado de tipo...”, e “...produto ou artigo já fabricado, o detentor do certificado de tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo), atestado de produto aeronáutico aprovado (incluindo os emitidos sob uma ordem técnica padrão) ou, ainda, o licenciado do certificado de tipo...”.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Conforme 21.7, o responsável pela aeronavegabilidade continuada é o detentor do projeto de tipo ou o licenciado, e não o detentor da aprovação de produção. Por isso, é o detentor do projeto de tipo, ou licenciado, que deve ter as obrigações relacionadas ao 21.3(f). Isto porque uma aeronave já fabricada pode não estar mais na RLP de nenhum dos detentores de aprovação de produção, mas sempre terá um detentor de seu projeto de tipo que deve ser o responsável por tomar as ações descritas no 21.7(f). No Brasil, não há detentor de aprovação de produção para as aeronaves Embraer Bandeirantes e Brasília, por exemplo. Para estas aeronaves há apenas o detentor do projeto de tipo, não havendo nenhum detentor de aprovação de produção.</p>	<p>informações sobre a efetividade e o controle de configuração deve ser provido pelo fabricante detentor da aprovação de produção objeto desta seção.</p>
<p>RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>

<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.7(b)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar o texto de “Estes requisitos se aplicam somente se a ANAC tiver jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final do avião.” Para “Estes requisitos se aplicam somente se o Brasil for o estado de fabricação do avião.”</p> <p>Justificativa:</p> <p>8. Tendo em vista que o RBAC 21 não define Fabricação, Fabricante, nem Montagem Final, e que tais conceitos podem ser diferentes, sugiro utilizar um termo definido no RBAC 21.1. Importante observar que no Brasil há o caso de um detentor de aprovação de fabricação que não é responsável pela montagem final do item – uma empresa que trabalha com embalagens subcontrata todo o processo produtivo fazendo apenas a marcação e colocação do logotipo, mas esta empresa é a detentora da aprovação de produção. O caso da HEAI também é interessante: a HEAI (empresa chinesa, com participação societária da Embraer e de outras empresas) é a empresa que faz a montagem final da aeronave, mas a Embraer (empresa brasileira) é a detentora da aprovação de produção na HEAI, e o Brasil é o estado de fabricação das aeronaves fabricadas pela HEAI.</p>		<p>Esta contribuição não se refere a alterações propostas para esta emenda. O critério da montagem final é avaliado durante a aprovação de produção se for o caso. A ANAC possui jurisdição sobre as aeronaves liberadas no processo produtivo da HEAI tanto que esta unidade consta no COP da Embraer.</p>
<p>RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----</p>		<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.43</p> <p>9. Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar de “...de produtos fabricados em instalações industriais localizadas...” para “...de produtos fabricados em instalações localizadas...”</p> <p>Justificativa:</p>		<p>Na minuta consta da forma proposta.</p>

	O termo instalações industriais é desnecessário e pode ser utilizado apenas instalações. A alteração proposta visa dar mais clareza e fluidez ao texto.	
	RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
10.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.132</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar de “Qualquer pessoa pode requerer um certificado de organização de produção, desde que possua, para o produto considerado: (a) certificado de tipo em vigor; (b) direitos de propriedade sobre esse certificado de tipo ou certificado suplementar de tipo, segundo um acordo de licenciamento; ou (c) certificado suplementar de tipo.” Para “Qualquer pessoa pode requerer um certificado de organização de produção, desde que tenha, para o produto considerado: (a) requerido um certificado de tipo; (b) requerido um certificado suplementar de tipo, ou (c) direitos de propriedade sobre o certificado de tipo ou certificado suplementar de tipo, segundo um acordo de licenciamento.”</p> <p>Justificativa:</p> <p>Da maneira como o texto está a pessoa não pode submeter o formulário de requerimento do COP antes que a ANAC tenha concedido a ele o Certificado de Tipo. Entretanto, é cediço que o usual e recomendado é que a pessoa faça a requisição do COP junto com a requisição do CT, ou seja, antes de possuir o Certificado de Tipo. E que a ANAC comece seu envolvimento na certificação da produção o quanto antes. Manter o texto como está pode impedir que os servidores da ANAC se envolvam no processo de certificação de produção antes que o certificado de tipo seja emitido.</p>	<p>A questão principal não é a submissão do formulário de requerimento (<i>application</i>) mas o início das atividades.</p> <p>Para os detentores de COP, ao submeter novos produtos para aprovação, não é necessário o novo requerimento se for entendido que será emitido apenas um novo RLP. Neste caso, será necessária a revisão do sistema de qualidade para atender ao novo projeto. Da mesma forma, não seria esperado esperar os 6 meses para o COP, produzindo conforme a subparte F.</p> <p>De acordo com o Order 8120.22:</p> <p>“2-10. Provisional Approval Procedures. <i>The MIDO should accomplish evaluation of the applicant's quality system, concurrent with conducting conformity inspections and making those airworthiness determinations required of the FAA prior to the issuance of a PC. It is, therefore, to the advantage of the FAA to evaluate and provisionally approve the quality system on a progressive basis. As portions of the quality system are determined to meet the regulatory requirements, the MIDO should:</i></p> <p><i>a. Maintain a record of those portions of the system considered satisfactory.</i></p> <p><i>b. Reduce conformity inspections to a spot-check basis for articles covered by the provisionally approved portion of the quality system.</i></p> <p><i>c. Place increased emphasis on securing corrective actions on the portions of the quality system where procedural discrepancies have been found or where the quality system has been found to be inadequate.</i></p> <p>Diante o exposto, para manter a coerência da interpretação, alterado o verbo requerer por obter.</p>
	RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
11.	Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	A redação proposta não é mera tradução do texto da FAA. Tendo em vista esta contribuição, foi avaliada a redação do parágrafo e adotado da seguinte forma:

	<p>RBAC 21.137(c)(2)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar de “exijam que cada fornecedor informe ao detentor do certificado de organização de produção, se em um produto ou artigo por ele liberado, foi encontrada posteriormente alguma não conformidade com os dados do projeto aplicáveis” para “exijam que cada fornecedor informe ao detentor do certificado de organização de produção sempre que um produto já liberado pelo fornecedor for posteriormente considerado não conforme com os dados de projeto aplicáveis”</p> <p>Justificativa:</p> <p>Melhor adequação ao texto original em inglês e melhoria na clareza e fluidez do texto, evitando ambigüidade e o entendimento errado de que o pronome “ele” possa se referir ao fabricante, e não ao fornecedor.</p>	<p>“(2) exijam que cada fornecedor informe ao detentor do certificado de organização de produção, se em um produto ou artigo liberado pelo fornecedor foi encontrada posteriormente alguma não conformidade com os dados de projeto aplicáveis.”</p>
	<p>RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>12.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.137(h)(1)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar “...Estes procedimentos devem prover a...” para “...Estes procedimentos devem estabelecer a...”</p> <p>Justificativa:</p> <p>Adequação ao texto em inglês que utiliza o termo “must provide for”, que tem a tradução correta como "devem estabelecer a". Importante ressaltar que os procedimentos apenas estabelecem a identificação, documentação, avaliação, etc. Eles não fornecem (provêem) nenhuma dessas coisas.</p>	<p>Utilizada como redação o texto sugerido:</p> <p>(1) Procedimentos para assegurar que apenas os produtos ou artigos que estejam em conformidade com seu projeto aprovado sejam instalados em um produto com certificado de tipo. Estes procedimentos devem estabelecer a identificação, documentação, avaliação, segregação e disposição de produtos e artigos não conformes. Somente pessoas autorizadas podem fazer as determinações de disposições.</p>
	<p>RICARDO ALVES SANTIAGO Organização: -----</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>13.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe</p>	<p>Não conformidade está dentro dos erros “aceitáveis” de um sistema. Seja ela de produto ou de processo. Entretanto, existem situações que é possível</p>

	<p>abordar</p> <p>RBAC 21.137(i)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar o texto “ou não cumprimento com o sistema de qualidade aprovado” para “ou não conformidade ao sistema de qualidade aprovado”</p> <p>Justificativa:</p> <p>Melhor adequação à nomenclatura comumente utilizada. Apesar de em inglês os termos <i>nonconformity</i> e <i>noncompliance</i> serem usados no âmbito dos sistemas da qualidade de maneira distinta, sendo o primeiro em referência a um produto que não cumpre com sua especificação, e o segundo a um processo que não é seguido, no Brasil é comum usarmos um único termo para designar as duas coisas. O usual é falarmos em não conformidade de produto e não conformidade de processo.</p>	<p>verificar um erro de processo que este determina o não cumprimento com um requisito. Neste caso é o não cumprimento mesmo, e não uma não conformidade.</p> <p>De acordo com a intenção da FAA com esta redação:</p> <p><i>This proposal is intended to address issues that may occur before products are shipped to customers. Corrective actions are intended to include root cause analysis and any other analyses necessary to correct known nonconformities and noncompliances with the quality system. Preventive actions require proactive measures to ensure that nonconformities and noncompliances do not occur. Corrective and preventive actions would promote continuous improvement of the quality system and the products and articles produced under that quality system.</i></p>
	<p>RICARDO ALVES SANTIAGO</p> <p>Organização: -----</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>14.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>RBAC 21.141</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Alterar de “...depois de considerar que o requerente satisfaz os requisitos...” para “...depois de concluir que o requerente cumpre com os requisitos...”.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Adequação ao texto original em inglês e dar maior clareza ao texto. O termo “considerar” que tem os seguintes significados: “dar atenção a, levar em conta, observar atentamente, meditar em, pesar, examinar, apreciar, julgar, reputar, ter na conta de”, e pode ser interpretado como uma mera consideração sem a necessidade que seja feita uma análise que leve à uma conclusão. Já o verbo concluir significa “depreender após análise”, e deixa claro que uma análise é necessária para a emissão do certificado. Portanto, o uso do termo concluir é mais adequado que o</p>	<p>Apesar desta contribuição trazer uma tradução mais precisa, o RBAC 21 não é mera tradução do regulamento da FAA. Foi convencionada esta forma de expressar a atividade para todas as seções em que há emissão de certificado dentro do RBAC 21.</p> <p>Eventuais distorções ou dúvidas no entendimento serão tratadas por interpretações ou procedimentos internos, conforme o caso.</p>

	<p>uso do termo considerar neste contexto. Já a tradução da palavra “complies” como “satisfaz”, além de ser uma inovação frente às demais ocorrências da palavra “complies” no texto em inglês, que até então vinha sendo traduzida como “cumpre”, introduz uma outra ambigüidade ao texto. Complies significa “meet specified standards or requirements, act in accordance with a wish or command”, o que deixa claro que é necessário que a autoridade avalie se o requerente atende aos requisitos estabelecidos. Já o verbo “satisfazer” significa “bastar, ser suficiente, causar um sentimento de prazer, contentar, cumprir, corresponder à expectativa, reparar, indenizar, pagar, saciar”. O verbo cumprir significa “preencher as exigências, tornar efetivas as prescrições”, sendo o mais adequado para a tradução de “complies” neste e em todos os outros casos em que “complies” aparece no requisito americano.</p>	
	<p>CELSO LUÍS DE CARVALHO Organização: HELIBRAS</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>15.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>LXXIII - a seção 21.327 passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>“21.327 Requerimento</p> <p>Qualquer pessoa pode requerer uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação. Cada requerente deve submeter um requerimento na forma e maneira estabelecida pela ANAC.” (NR)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>LXXIII - a seção 21.327 passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>“21.327 Requerimento</p> <p>Qualquer pessoa pode requerer uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação. Cada requerente deve submeter um requerimento na forma e maneira estabelecida pela ANAC.”</p> <p>a) Uma declaração por escrito do país importador de que aceitará a aprovação de aeronavegabilidade para exportação deve acompanhar cada requerimento se o produto a ser exportado:</p> <p>(1) for uma aeronave fabricada fora do Brasil e que esteja sendo exportada para um</p>	<p>De acordo com o <i>Final Rule</i> da FAA a comunicação quanto à aceitação do país exportador deve ser feita entre autoridades sem a participação do exportador e importador da aeronave, por isso a redação foi alterada para constar apenas “na forma e maneira estabelecida pela ANAC”. Esta expressão que aparece em várias seções do regulamento pressupõe a intenção da autoridade de detalhar em documento orientativo, como por exemplo IS ou CI.</p> <p>Esta alteração não propõe a eliminação das condições de aceitação da autoridade do país importador nem os critérios especiais de exportação e o acordo bilateral, apenas retira deste regulamento as informações que não cabem ao regulado e reforça o uso da CI 21-008.</p>

	<p>país com o qual o Brasil NÃO tenha firmado um acordo mútuo concernente à validação de certificados de exportação;</p> <p>(2) não satisfizer aos requisitos ou exigências especiais do país importador; ou</p> <p>(4) não atender aos requisitos especificados nas seções 21.329 ou 21.331, como aplicável, para emissão de uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação. A declaração escrita deve conter a lista de requisitos não atendidos.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A nova redação da seção 21.327, removeu todo o conteúdo anterior deixando a questão da aceitação do país importador sem uma definição clara no caso de não haver um acordo bilateral entre o país importador e o Brasil.</p> <p>A carta de aceitação do país importador é importante na definição dos requisitos, de qual TCDS deverá ser considerado na emissão do CAE, da aceitação de modificações e de qualquer outra condição que possa ser relevante e que normalmente constam nos acordos que incluem aceitação de importação.</p> <p>A legislação FAA, que foi tomada como base para a revisão desta seção, não se refere mais a carta de aceitação provavelmente pelo fato da FAA já possuir acordos bilaterais com a grande maioria dos países, o que não é o caso da ANAC.</p> <p>Sugiro a permanência do item que trata da necessidade da carta de aceitação para países com o qual o Brasil não possua acordo que cubra emissão de CAE, pois facilita o trabalho do INSPAC na realização da Vistoria e garante a emissão do CAE atendendo de maneira clara e objetiva os requisitos informados pelo país importador, no caso de não haver o acordo.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>16.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.1(b) (4) aprovação de projeto significa um certificado de tipo (incluindo emendas e certificados suplementar de tipo) ou projeto aprovado segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado, projeto aprovado segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado sob uma ordem técnica padrão, carta</p>	<p>Utilizada como redação o texto sugerido: 21.1(b) (4) aprovação de projeto significa um certificado de tipo (incluindo emendas e certificados suplementares de tipo) ou projeto aprovado segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado, projeto aprovado segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado sob uma ordem técnica padrão, carta de aprovação de projeto sob uma ordem técnica</p>

	<p>de aprovação de projeto sob uma ordem técnica padrão, ou outro projeto aprovado;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.1(b) (4) aprovação de projeto significa um certificado de tipo (incluindo emendas e certificados suplementares de tipo) ou projeto aprovado segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado, projeto aprovado segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado sob uma ordem técnica padrão, carta de aprovação de projeto sob uma ordem técnica padrão, ou outro projeto aprovado;</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção textual:</p> <p>- “certificados suplementares”</p>	<p>padrão, ou outro projeto aprovado;</p>
<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>		<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>17.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.2(a)(1) qualquer declaração fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa em qualquer requerimento referente à emissão de um certificado ou aprovação segundo este regulamento;</p> <p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa em registro ou relatório que deva é mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;</p> <p>(3) qualquer reprodução, com propósitos fraudulentos, de qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento; ou</p> <p>(4) qualquer alteração em qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.2(a)(1) qualquer declaração fraudulenta, intencionalmente falsa ou duvidosa em qualquer requerimento referente à emissão de um certificado ou aprovação segundo este regulamento;</p>	<p>A intenção da vírgula foi colocar ênfase na palavra duvidosa, para evitar interpretações errôneas. Mas pelas contribuições recebidas percebe-se que não surtiu o efeito necessário.</p> <p>Veja discussão da contribuição 1.</p> <p>Demais contribuições foram atendidas.</p>

	<p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa ou duvidosa em registro ou relatório que deva ser mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;</p> <p>(3) qualquer reprodução, com propósitos fraudulentos, de qualquer certificado ou aprovação emitidos segundo este regulamento; ou</p> <p>(4) qualquer alteração em qualquer certificado ou aprovação emitidos segundo este regulamento.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção e sugestões textuais:</p> <ul style="list-style-type: none"> - em (a)(1) e (2): não se utiliza, normalmente, vírgula antes do “ou” numa enumeração (pode ser usada, por exemplo, para dar ênfase, mas não creio que seja o caso); - em (a)(2): “deva ser”; - em (a)(3) e (4): o adjetivo no plural e no masculino deixa mais claro que se refere aos dois substantivos (vide http://www.soportugues.com.br/secoes/sint/sint59.php). <p>Ainda, observo que a formatação do 21.2(b)(2) na minuta não seguiu a indentação normalmente utilizada.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>18.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.3(a) O detentor de um certificado de tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo), de um certificado de produto aeronáutico aprovado (incluindo os emitidos sob uma ordem técnica padrão) ou, ainda, o licenciado de um certificado de tipo (incluindo outras aprovações de projeto) deve comunicar à ANAC qualquer falha, mau funcionamento ou defeito em qualquer produto ou artigo fabricado por ele e que o mesmo tenha resultado em qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p>	<p>Utilizada como redação o texto sugerido:</p> <p>21.3(a) O detentor de um certificado de tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo), de um certificado de produto aeronáutico aprovado (incluindo os emitidos sob uma ordem técnica padrão) ou, ainda, o licenciado de um certificado de tipo (incluindo outras aprovações de projeto) deve comunicar à ANAC qualquer falha, mau funcionamento ou defeito em qualquer produto ou artigo fabricado por ele que tenha resultado em qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção.</p>

	<p>21.3(a) O detentor de um certificado de tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo), de um certificado de produto aeronáutico aprovado (incluindo os emitidos sob uma ordem técnica padrão) ou, ainda, o licenciado de um certificado de tipo (incluindo outras aprovações de projeto) deve comunicar à ANAC qualquer falha, mau funcionamento ou defeito em qualquer produto ou artigo fabricado por ele que tenha resultado em qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correções e sugestões textuais:</p> <p>- “o mesmo”, no atual RBAC 21, (e o equivalente “it” no FAR 21) se refere ao detentor de certificado/aprovação, porque usa a frase “tenha determinado [o defeito] ser o causador”. Como, no texto proposto, o sujeito já é o próprio defeito (falha ou mau funcionamento), pode se usar um texto mais direto “defeito em produto fabricado por ele que tenha resultado em...”. Por exemplo, é a estrutura que se usa em 21.3(b).</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>19.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.4(b)(2) (ii) um índice de 0,02 por 1.000 horas do motor da frota mundial de motores, para uma combinação de avião-motor aprovada para ETOPS 180 minutos ou menos, incluindo combinação aprovada de avião-motor para ETOPS 207 minutos em área de operação do Pacífico Norte, conforme o apêndice P, seção I, parágrafo (h) do RBAC 121; ou</p> <p>(iii) um índice de 0,01 por 1.000 horas do motor da frota mundial de motores, para uma combinação avião-motor aprovada para ETOPS acima de 180 minutos, excluindo combinação aprovada de avião-motor para ETOPS 207 minutos em área de operação do Pacífico Norte, conforme o apêndice P, seção I, parágrafo (h), do RBAC 121.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.4(b)(2) (ii) um índice de 0,02 por 1.000 horas do motor da frota mundial de</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela Federal Aviation Administration – FAA. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento.</p> <p>Foi adotada a sugestão proposta, entretanto ainda seria interessante relatar também estas especificidades operacionais de acordo com as rotas no RBAC 121 já que estas rotas especificadas no 14 CFR 121 também são realizadas por aeronaves de matrícula brasileira.</p>

	<p>motores, para uma combinação de avião-motor aprovada para ETOPS 180 minutos ou menos, incluindo combinação aprovada de avião-motor para ETOPS 207 minutos, conforme o apêndice P, seção I, parágrafo (h) do RBAC 121; ou</p> <p>(iii) um índice de 0,01 por 1.000 horas do motor da frota mundial de motores, para uma combinação avião-motor aprovada para ETOPS acima de 180 minutos, excluindo combinação aprovada de avião-motor para ETOPS 207 minutos, conforme o apêndice P, seção I, parágrafo (h), do RBAC 121.</p> <p>Justificativa:</p> <p>O RBAC 121, diferentemente do FAR 121, não menciona área de operação do Pacífico Norte no Apêndice P do regulamento.</p> <p>Avaliar a conveniência de se alinhar o texto do RBAC 21 ao que consta no RBAC 121 ou, eventualmente, o oposto.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>20.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.5(a) Mesmo que um tipo de avião ou de aeronave de asa rotativa tenha sido certificado segundo regulamento não requerendo um manual de voo, o detentor do certificado de tipo (incluindo emenda ou certificado suplementar de tipo) ou o licenciado de um certificado de tipo, deve fornecer ao comprador de cada exemplar do avião ou da aeronave de asa rotativa que não tenha executado nenhum voo antes de 1º de março de 1979 (ou 31 de agosto de 1980, para aeronaves produzidas no Brasil), no momento da entrega, um manual de voo aprovado, na sua versão mais recente.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.5(a) Mesmo que um tipo de avião ou de aeronave de asa rotativa tenha sido certificado segundo regulamento não requerendo um manual de voo, o detentor do certificado de tipo (incluindo emenda ou certificado suplementar de tipo) ou o licenciado de um certificado de tipo deve fornecer ao comprador de cada exemplar do avião ou da aeronave de asa rotativa que não tenha executado nenhum voo antes de 1º de março de 1979 (ou 31 de agosto de 1980, para aeronaves produzidas no</p>	<p>Adotada a redação proposta conforme sugerido:</p> <p>21.5(a) Mesmo que um tipo de avião ou de aeronave de asa rotativa tenha sido certificado segundo regulamento não requerendo um manual de voo, o detentor do certificado de tipo (incluindo emenda ou certificado suplementar de tipo) ou o licenciado de um certificado de tipo deve fornecer ao comprador de cada exemplar do avião ou da aeronave de asa rotativa que não tenha executado nenhum voo antes de 1º de março de 1979 (ou 31 de agosto de 1980, para aeronaves produzidas no Brasil), no momento da entrega, um manual de voo aprovado, na sua versão mais recente.</p>

	<p>Brasil), no momento da entrega, um manual de voo aprovado, na sua versão mais recente.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção textual:</p> <p>- retirar vírgula entre sujeito e verbo, mantendo-se, quanto a este ponto, como está atualmente no RBAC 21. Alternativamente, entendo que se poderia separar todo o trecho “ou o licenciado de um certificado de tipo” por vírgulas.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>21.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.17(d)(2) fazer um pedido de adiamento do requerimento original e cumprindo com os requisitos de aeronavegabilidade que estiverem vigentes em uma nova data a ser escolhida pelo requerente, desde que a data respeite o período de tempo estabelecido no parágrafo (c) desta seção e desde que esta nova data esteja entre ela e a data prevista para emissão do certificado de tipo.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.17(d)(2) fazer um pedido de adiamento do requerimento original e cumprir com os requisitos de aeronavegabilidade que estiverem vigentes em uma nova data a ser escolhida pelo requerente, desde que a data respeite o período de tempo estabelecido no parágrafo (c) desta seção e desde que esta nova data esteja entre ela e a data prevista para emissão do certificado de tipo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção textual:</p> <p>- “cumprir” em vez de “cumprindo”: “O requerente pode fazer um pedido e cumprir com os requisitos...”.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela Federal Aviation Administration – FAA. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento, entretanto, por tratar-se de melhoria na redação que não afeta o cumprimento do requisito e sua interpretação, foi adotado da seguinte forma:</p> <p>21.17(d)(2) fazer um pedido de adiamento do requerimento original e cumprir com os requisitos de aeronavegabilidade que estiverem vigentes em uma nova data a ser escolhida pelo requerente, desde que a data respeite o período de tempo estabelecido no parágrafo (c) desta seção e desde que esta nova data esteja entre ela e a data prevista para emissão do certificado de tipo.</p>
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>22.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe</p>	<p>A redação da proposta que foi submetida para audiência pública é bastante</p>

	<p>abordar</p> <p>21.20 (a) demonstrar o cumprimento com todos os requisitos aplicáveis e deve fornecer à ANAC o meio pelo qual o cumprimento tem sido demonstrado; e</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.20 (a) demonstrar o cumprimento com todos os requisitos aplicáveis e fornecer à ANAC o meio pelo qual o cumprimento foi demonstrado; e</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção textual:</p> <p>- melhor tradução para “has been shown”. Entendo que não haveria uma continuidade na demonstração que justificaria o uso de “tem sido demonstrado” – a continuidade existiria em relação ao cumprimento (a todo o tempo o requisito é cumprido), mas não em relação à demonstração do meio de cumprimento. Outras opções seriam “está sendo demonstrado” (se for considerado que, no momento do protocolo, ainda não “foi demonstrado” algo, o que só ocorreria quando a ANAC considerar a demonstração satisfatória). Observar que há estrutura equivalente em 21.97(a)(2).</p> <p>- ainda, sugiro retirar o “deve”, que é desnecessário por já constar no parágrafo inicial: “O requerente de um certificado de tipo, incluindo uma emenda ou certificado suplementar de tipo, <u>deve</u>.”</p>	<p>coerente com a atividade de certificação de tipo. A demonstração do cumprimento com todos os requisitos é composta por várias demonstrações que são realizadas ao longo do processo e cada uma delas com seus meios de cumprimento.</p> <p>Igualmente é importante manter o “deve” adicional para reforçar o entendimento do que se espera que seja fornecido à ANAC.</p> <p>Veja resposta da contribuição nº 51.</p>
II	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
23.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.50(c)(2)(ii) a parte é produzida somente sob as especificações do fabricante da parte comercial e marcada somente com as marcação do fabricante da parte comercial; e</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.50(c)(2)(ii) a parte é produzida somente sob as especificações do fabricante da parte comercial e marcada somente com as marcações do fabricante da parte</p>	<p>Adotada a redação proposta conforme sugerido:</p> <p>21.50(c)(2)(ii) a parte é produzida somente sob as especificações do fabricante da parte comercial e marcada somente com as marcações do fabricante da parte comercial; e</p>

	comercial; e Justificativa: Correção textual: - a parte é “marcada”; - “as marcações”.	
	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
24.	Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 21.113(b) Se uma pessoa não detém um certificado de tipo para um produto e altera esse produto pela introdução de uma grande modificação que não tão extensa que requeira uma nova certificação de tipo de acordo com a seção 21.19, esta pessoa deve submeter à ANAC um requerimento para um certificado suplementar de tipo. Texto sugerido para alteração ou inclusão 21.113(b) Se uma pessoa não detém um certificado de tipo para um produto e altera esse produto pela introdução de uma grande modificação, não tão extensa que requeira uma nova certificação de tipo de acordo com a seção 21.19, esta pessoa deve submeter à ANAC um requerimento para um certificado suplementar de tipo. Justificativa: Correção textual: - retirada de um “que”, desnecessário, adotando a mesma estrutura do parágrafo (a).	Adotada a redação proposta conforme sugerido: (b) Se uma pessoa não detém um certificado de tipo para um produto e altera esse produto pela introdução de uma grande modificação, não tão extensa que requeira uma nova certificação de tipo de acordo com a seção 21.19, esta pessoa deve submeter à ANAC um requerimento para um certificado suplementar de tipo.
	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
25.	Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar [Não consta na resolução] Texto sugerido para alteração ou inclusão	As duas seções mencionadas deveriam constar na minuta de resolução. Entretanto esta informação está duplicada constando também na minuta de emenda ao regulamento que esteve disponível para audiência pública; portanto não é necessário refazer a audiência pública. Com relação ao conteúdo, nenhuma das alterações altera significativamente o cumprimento do requisito que justifique uma nova

	<p>[Número do inciso] – a seção 21.121 passa a vigorar com a seguinte redação: “21.121..... Esta subparte estabelece regras para produção sob um certificado de tipo.” (NR)</p> <p>[Número do inciso] - o parágrafo 21.195(d)(2) passa a vigorar com a seguinte redação: “21.195 (d) (2) ele demonstrar que a aeronave voou um mínimo de 50 (cinquenta) horas, ou pelo menos 5 (cinco) horas no caso de aeronave de tipo previamente certificado que tenha sido modificada. A ANAC pode reduzir estes requisitos operacionais se o requerente prover justificativa adequada.” (NR)</p> <p>Justificativa:</p> <p>A minuta da resolução não traz alterações para a seção 21.195. Porém, na minuta de regulamento, anexo à resolução, se traz o texto “[Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 2015, publicada no Diário Oficial da União Nº xxx, Seção 1, p. xx, de xx/xx/2015]”, indicando que tal seção seria alterada.</p> <p>Entendo que, caso se pretenda introduzir alguma modificação na seção, por meio dessa audiência pública, se poderia notificar da ocorrência e publicar uma retificação da minuta da resolução, pois é possível que algum interessado não tenha sido devidamente cientificado dessa proposta, por não constar na minuta de resolução.</p> <p>A mesma situação ocorre para a seção 21.121.</p>	<p>notificação das alterações.</p> <p>Eventuais mudanças podem aparecer na versão final sem que seja necessário refazer a audiência pública. Mudanças significativas e aspectos fundamentais do regulamento foram devidamente listados nos incisos da resolução.</p> <p>Por tratar de uma grande revisão que afeta muitas seções, juntamente com uma forma trabalhosa de preparar os documentos num prazo curto permitiram que uma falha escapasse.</p>
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>26.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.123</p> <p>Cada fabricante de um produto sendo fabricado sob um certificado de tipo deve:</p>	<p>Adotada a redação proposta conforme sugerido:</p> <p>Cada fabricante de um produto sendo fabricado sob um certificado de tipo deve:</p> <p>(a) manter, no local da fabricação, todas as informações e dados referidos</p>

<p>(a) colocar cada produto à disposição da ANAC para inspeção;</p> <p>(b) manter, no local da fabricação, todas as informações e dados referidos nas seções 21.31 e 21.41;</p> <p>(e) marcar o produto de acordo com o RBAC 45, incluindo quaisquer peças críticas;</p> <p>(f) identificar qualquer parte do produto (por exemplo, sub-conjuntos, componentes ou peças de reposição) que deixar as instalações do fabricante, como aprovado pela ANAC, com o número da peça, nome, marca e símbolo ou outra forma de identificação aprovada pela ANAC; e</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.123</p> <p>Cada fabricante de um produto sendo fabricado sob um certificado de tipo deve:</p> <p>(a) manter, no local da fabricação, todas as informações e dados referidos nas seções 21.31 e 21.41;</p> <p>(b) colocar cada produto à disposição da ANAC para inspeção;</p> <p>(e) marcar o produto de acordo com o RBAC 45, incluindo quaisquer peças críticas;</p> <p>(f) identificar qualquer parte do produto (por exemplo, subconjuntos, componentes ou peças de reposição) que deixar as instalações do fabricante, como aprovado pela ANAC, com o número da peça, nome, marca e símbolo ou outra forma de identificação aprovada pela ANAC; e</p> <p>Justificativa:</p> <p>Sugiro considerar a conveniência de se manter alinhamento com os parágrafos do FAR, alterando a ordem dos parágrafos do RBAC (pesando, por outro lado, o impacto da alteração nos documentos da ANAC ou de regulados). A mesma situação ocorre em 21.132(b) e (c), que possuem ordem trocada em relação ao FAR.</p> <p>Correção no parágrafo (e): “deve marcar o produto”.</p> <p>Em (f), “subconjunto” não leva hífen (como escrito em 21.146).</p>	<p>nas seções 21.31 e 21.41;</p> <p>(b) colocar cada produto à disposição da ANAC para inspeção;</p> <p>(e) marcar o produto de acordo com o RBAC 45, incluindo quaisquer peças críticas;</p> <p>(f) identificar qualquer parte do produto (por exemplo, subconjuntos, componentes ou peças de reposição) que deixar as instalações do fabricante, como aprovado pela ANAC, com o número da peça, nome, marca e símbolo ou outra forma de identificação aprovada pela ANAC; e</p>
<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>

	Organização: ANAC	
27.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.127</p> <p>(a) Cada pessoa que fabrique aeronaves com base somente em um certificado de tipo deve estabelecer um procedimento aprovado de ensaios em voo de produção e a ficha de verificação associada, e executar um ensaio em voo de produção para cada aeronave produzida, segundo esta ficha de verificação.</p> <p>21.128</p> <p>(a) Cada pessoa que fabrique motores somente com um certificado de tipo deve submeter cada motor (exceto motores foguetes, para os quais o fabricante deve estabelecer uma técnica de avaliação por amostragem) a ensaios de operação aceitáveis que incluam o seguinte:</p> <p>21.129</p> <p>Cada pessoa que fabrique hélices somente com um certificado de tipo deve executar, em cada hélice de passo variável produzida, um ensaio de operação aceitável, a fim de determinar se ela opera apropriadamente em toda a faixa normal de operação.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.127</p> <p>(a) Cada pessoa que fabrique aeronaves sob um certificado de tipo deve estabelecer um procedimento aprovado de ensaios em voo de produção e a ficha de verificação associada, e executar um ensaio em voo de produção para cada aeronave produzida, segundo esta ficha de verificação.</p> <p>21.128</p> <p>(a) Cada pessoa que fabrique motores sob um certificado de tipo deve submeter cada motor (exceto motores foguetes, para os quais o fabricante deve estabelecer uma técnica de avaliação por amostragem) a ensaios de operação aceitáveis que incluam o seguinte:</p>	<p>Adotada a redação proposta conforme sugerido:</p> <p>21.127</p> <p>(a) Cada pessoa que fabrique aeronaves sob um certificado de tipo deve estabelecer um procedimento aprovado de ensaios em voo de produção e a ficha de verificação associada, e executar um ensaio em voo de produção para cada aeronave produzida, segundo esta ficha de verificação.</p> <p>21.128</p> <p>(a) Cada pessoa que fabrique motores sob um certificado de tipo deve submeter cada motor (exceto motores foguetes, para os quais o fabricante deve estabelecer uma técnica de avaliação por amostragem) a ensaios de operação aceitáveis que incluam o seguinte:</p> <p>21.129</p> <p>Cada pessoa que fabrique hélices sob um certificado de tipo deve executar, em cada hélice de passo variável produzida, um ensaio de operação aceitável, a fim de determinar se ela opera apropriadamente em toda a faixa normal de operação.</p>

	<p>21.129</p> <p>Cada pessoa que fabrique hélices sob um certificado de tipo deve executar, em cada hélice de passo variável produzida, um ensaio de operação aceitável, a fim de determinar se ela opera apropriadamente em toda a faixa normal de operação.</p> <p>Justificativa:</p> <p>O parágrafo traz atualmente uma estrutura associada ao atual título da subparte F (“produção somente com certificado de tipo”), que seria alterado para “produção sob certificado de tipo”.</p> <p>Outros trechos semelhantes, em 21.121 e 121.123, já foram alterados na proposta, seguindo a alteração do título da subparte F. Sugiro considerar se a alteração deve abranger também os trechos não alterados na proposta, como o 21.127(a), 21.128(a), 21.129(a) etc.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>28.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.146</p> <p>(c) assegurar que cada produto ou artigo completo para a qual tenha sido emitido um certificado de organização de produção, incluindo aeronaves da categoria primária montadas sob um certificado de organização de produção por outra pessoa a partir de um conjunto fornecido pelo detentor do certificado de organização de produção, apresentado para certificação ou aprovação de aeronavegabilidade está conforme com o projeto aprovado e está em condição segura para operação;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.146</p> <p>(c) assegurar que cada produto ou artigo completo para o qual tenha sido emitido um certificado de organização de produção, incluindo aeronaves da categoria primária montadas sob um certificado de organização de produção por outra pessoa a partir de um conjunto fornecido pelo detentor do certificado de organização de produção, apresentado para certificação ou aprovação de aeronavegabilidade está</p>	<p>Adotada redação proposta conforme sugerido:</p> <p>21.146</p> <p>(c) assegurar que cada produto ou artigo completo para o qual tenha sido emitido um certificado de organização de produção, incluindo aeronaves da categoria primária montadas sob um certificado de organização de produção por outra pessoa a partir de um conjunto fornecido pelo detentor do certificado de organização de produção, apresentado para certificação ou aprovação de aeronavegabilidade está conforme com o projeto aprovado e está em condição segura para operação;</p>

	conforme com o projeto aprovado e está em condição segura para operação; Justificativa: Correção de texto: - “para o [produto ou artigo] qual tenha sido”	
	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
29.	Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 21.150 (b) o detentor de um certificado de organização produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, qualquer alteração que possa afetar a inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade do seu produto ou artigo. Texto sugerido para alteração ou inclusão 21.150 (b) o detentor de um certificado de organização de produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, qualquer alteração que possa afetar a inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade do seu produto ou artigo. Justificativa: Correção de texto: - “organização de produção” Ainda, observo que a formatação do parágrafo na minuta não seguiu a indentação normalmente utilizada.	Adotada redação proposta conforme sugerido: 21.150 (b) o detentor de um certificado de organização de produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, qualquer alteração que possa afetar a inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade do seu produto ou artigo.
	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
30.	Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 21.183	Esta alteração proposta retira as referências de pequena e grande aeronave e corrige o peso de referência utilizado pela ICAO. O padrão que separa pequena e grande aeronave nos SARP da ICAO é diferente do adotado pela FAA.

(e)(1) Para um avião categoria transporte (com peso máximo de decolagem aprovado superior a 8.618 kg ou 19.000 lb) e para um avião à reação subsônico, a ANAC não emite o certificado de aeronavegabilidade padrão inicial, a menos que seja considerado que o avião cumpre com os requisitos de ruído aplicáveis do parágrafo 36.1(d) do RBAC 36, em adição aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis desta seção. Para aviões importados, o cumprimento com este parágrafo fica demonstrado se o país onde o avião foi fabricado certificar e a ANAC considerar que o avião cumpre com os requisitos de ruído aplicáveis do parágrafo 36.1(d) do RBAC 36 (ou cumpre com os requisitos de ruído aplicáveis do país de origem do avião e quaisquer outros requisitos que a ANAC possa estabelecer para prover níveis de ruído iguais ou inferiores aos previstos no parágrafo 36.1(d) do RBAC 36) e o parágrafo (c) desta seção.

(2) Exceto para um avião projetado para operação de aviação agrícola, como definido no parágrafo 137.3(a)(13) do RBAC 137, e para um avião projetado para dispersão de material de combate a incêndio, aos quais não se aplica a seção 36.1583 do RBAC 36, para todo avião propelado a hélice categoria normal, utilidade, acrobática, transporte regional e todo avião propelado a hélice categoria transporte, com peso máximo de decolagem aprovado, igual ou inferior a 8.618 kg (19.000 lb), a ANAC não emite o certificado de aeronavegabilidade padrão inicial, a menos que o fabricante do avião demonstre que o mesmo atende aos requisitos de ruído aplicáveis do RBAC 36, em adição aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis desta seção. Para aviões importados, o cumprimento com este parágrafo fica demonstrado se o país onde o avião foi fabricado certificar e a ANAC considerar que o avião cumpre com os requisitos de ruído aplicáveis do RBAC 36 (ou cumpre os requisitos de ruído aplicáveis do país de origem do avião e outros requisitos que a ANAC possa estabelecer para prover níveis de ruído iguais ou inferiores aos previstos no RBAC 36) e o parágrafo (c) desta seção.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

21.183

(e)(1) Para um grande avião categoria transporte e para um avião a reação, a ANAC não emite o certificado de aeronavegabilidade padrão inicial, a menos que seja considerado que o avião cumpre com os requisitos de ruído aplicáveis do parágrafo

Até a publicação do RBAC 36 em 2009 usávamos o Anexo 16 volume I ou o FAR 36 dando opção ao requerente escolher qual documento usar, por isso o texto do RBHA 21 estava coerente.

Na leitura do *Final Rule para Noise Certification Standards for Subsonic Jet Airplanes and Subsonic Transport Category Large Airplanes*, a FAA destaca a falta de harmonização com os Padrões da ICAO:

“Compatibility With ICAO Standards

The AIA comments that the proposed rule preamble discussion under "Compatibility With ICAO Standards" suggests that the FAA is willing to simply file differences between the 14 CFR part 36 noise standards and ICAO noise standard and maintain that status because it had not been possible to reach agreement on some items in the ARAC Harmonization Working Group. The AIA urges the FAA to review the proposed rule to re-assess the FAA's position on achieving full compatibility with ICAO noise standards. The AIA further urges that all items that have not been agreed upon by the Harmonization Working Group should be identified as technical issues to be studied and resolved by appropriate task groups within ICAO committee on Environmental Protection (CAEP) Working Group 1.

FAA Response

Those items identified in the proposed rule as items for which the FAA intends to file differences were placed in that category after considerable review by the Harmonization Working Group indicated that the differences could not realistically be resolved prior to publication of the proposed rule. The FAA fully intends to continue to work toward resolution of these remaining differences, and is currently participating in ICAO CAEP Working Group 1 task groups that are addressing each of these differences.”

http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFinalRule.nsf/0/2F05A3E-D21987D1A86256C070050FCBD?OpenDocument

A FAA também admite considerar parâmetros diferentes de pequena e

36.1(d) do RBAC 36, em adição aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis desta seção. Para aviões importados, o cumprimento com este parágrafo fica demonstrado se o país onde o avião foi fabricado certificar e a ANAC considerar que o avião cumpre com os requisitos de ruído aplicáveis do parágrafo 36.1(d) do RBAC 36 (ou cumpre com os requisitos de ruído aplicáveis do país de origem do avião e quaisquer outros requisitos que a ANAC possa estabelecer para prover níveis de ruído iguais ou inferiores aos previstos no parágrafo 36.1(d) do RBAC 36) e o parágrafo (c) desta seção.

(2) Exceto para um avião projetado para operação de aviação agrícola, como definido no parágrafo 137.3(a)(13) do RBAC 137, e para um avião projetado para dispersão de material de combate a incêndio, aos quais não se aplica a seção 36.1583 do RBAC 36, para todo avião propelido a hélice categoria normal, utilidade, acrobática, transporte regional e todo pequeno avião propelido a hélice categoria transporte, a ANAC não emite o certificado de aeronavegabilidade padrão inicial, a menos que o fabricante do avião demonstre que o mesmo atende aos requisitos de ruído aplicáveis do RBAC 36, em adição aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis desta seção. Para aviões importados, o cumprimento com este parágrafo fica demonstrado se o país onde o avião foi fabricado certificar e a ANAC considerar que o avião cumpre com os requisitos de ruído aplicáveis do RBAC 36 (ou cumpre os requisitos de ruído aplicáveis do país de origem do avião e outros requisitos que a ANAC possa estabelecer para prover níveis de ruído iguais ou inferiores aos previstos no RBAC 36) e o parágrafo (c) desta seção.

Justificativa:

O texto do parágrafo difere do equivalente do FAR 21. Ocorre que o texto do RBAC 36.1(d) é igual ao do FAR, uma vez que aquele regulamento é adotado integralmente. Porém, isto causaria uma inconsistência entre os regulamentos aplicáveis no Brasil, uma vez que o RBAC 36.1 se aplica aos requerentes de um certificado de aeronavegabilidade de um grande avião categoria transporte (com PMD acima de 5700 kg) ou um avião a reação, enquanto o RBAC 21.183(e)(1) se aplica apenas a aviões com categoria transporte com PMD acima de 8618 kg e para aviões a reação subsônicos.

Em 21.183(e)(2), se troca o limite de PMD, pela caracterização de “pequeno avião”.

grande aeronave:

https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/small_airplanes/faq/

What is a "small airplane?"

14 CFR part 1 defines a small aircraft as an aircraft of 12,500 lbs or less maximum certificated take-off weight. Therefore, any airplane, including transport category airplanes, could be considered small by the Part 1 definition if the airplane is less than 12,500 lbs.

However, as commonly used, and in the most basic sense, small airplanes have generally been considered fixed wing aircraft that are not transport category airplanes (that is, fixed wing airplanes type certificated to standards other than 14 CFR part 25). Therefore, for the purposes of this site, small airplanes are fixed wing airplanes that are not transport category. Depending on the category, small airplanes can reach up to 19,000 lbs maximum takeoff weight.

Esta versão proposta para o parágrafo 21.183 (e) é adequada ao padrão estabelecido no Anexo 16 e não traz diferenças para o padrão adotado pela FAA. Apesar de utilizar pequena e grande aeronave, no texto do cumprimento com o requisito, a FAA utiliza os mesmos valores de peso aqui descritos. Foi retirada a referência a grande e pequena aeronave para prevalecer a referência do peso.

	<p>Embora aeronaves na categoria transporte com PMD inferior a 8168 kg sejam incluídas em (e)(2) (onde não é feita menção direta a 36.1(d)), não se trata de aviões a reação supersônicos – que não são excluídos do FAR 21.</p> <p>Ainda, salvo melhor juízo, além de causar esta inconsistência (ao menos aparente inconsistência), não haveria efeitos práticos, se todos tiverem que cumprir o RBAC 36 – apesar do que consta no RBAC 21, pois mesmo que um avião com PMD entre 5700 e 8168 kg se enquadre no RBAC 21.183(e)(2), deveria ainda cumprir o RBAC 36, que inclui o RBAC 36.1(d). Assim, para melhor esclarecimento, entendo que – a se manter o RBAC 36 como cópia do FAR – a divisão do FAR 21.183(e) faz mais sentido, pois separa as aeronaves que devem cumprir com 36.1(d) [que especifica diferentes datas de aplicabilidade] daquelas que precisam cumprir o RBAC 36 se não tiverem nenhum voo antes da data indicada no FAR 36 (creio que seja 1/1/1980, definido em 36.1(e) – conforme resumido no item 7-11 do Order 8110.4C:</p> <p>http://www.faa.gov/documentLibrary/media/Order/8110.4c%20Changes%201%20t%20hru%205.pdf).</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>31.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.305</p> <p>Cada requerente ou o detentor de um certificado de organização de produção deve fornecer à ANAC um documento descrevendo como sua organização garantirá a conformidade com os requisitos desta subparte. No mínimo, o documento deve descrever as responsabilidades atribuídas e a autoridade delegada, e a relação funcional dos responsáveis pelo gerenciamento da qualidade e outros componentes organizacionais.</p> <p>21.309</p> <p>(a) Um requerente pode obter um certificado de organização de produção para instalações de fabricação localizadas fora do Brasil, desde que a ANAC considere ser de interesse público e que tal localização não implique em ônus indevidos à ANAC. (b) O detentor de um certificado de organização de produção deve obter a</p>	<p>Conforme apresentado na justificativa da audiência pública, as subpartes K e O foram modificadas para atender à possibilidade de desvincular a aprovação de projeto da aprovação de produção que já ocorre de forma independente na FAA embora culmine na emissão e um mesmo documento. Desta forma, houve um esforço em identificar para cada seção o que é apropriado a uma aprovação de produção e o que é apropriado para a aprovação de projeto ou apropriado para ambos, assim expresso pela identificação do documento que será emitido para cada caso.</p> <p>Esta contribuição é completamente contrária à proposta inicial e não havendo fato que a justifique não será adotada.</p>

aprovação da ANAC, antes de fazer qualquer alteração na localização de quaisquer de suas instalações de fabricação. (c) O detentor de um certificado de organização de produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, de qualquer alteração nas instalações de fabricação que possa afetar a inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade do seu produto ou artigo.

21.310

(a) Cada requerente ou detentor de um certificado de organização de produção deve permitir que a ANAC inspecione o seu sistema de qualidade, instalações, dados técnicos, e quaisquer artigos manufaturados e testemunhar quaisquer testes, incluindo as inspeções ou ensaios em uma instalação de fornecedor, necessários para determinar o cumprimento com os RBAC aplicáveis

21.312-I

A ANAC emite o registro de limitação de produção como parte de um certificado de organização de produção. O registro lista o número do documento de aprovação do projeto, o acordo de licença (caso aplicável), a data da aprovação de produção e o modelo de cada produto ou artigo que o detentor do certificado de organização de produção está autorizado a fabricar.

21.316

Cada detentor de um certificado de organização de produção deve:

21.317-I

O detentor de um certificado de organização de produção deve solicitar uma emenda ao certificado de organização de produção da forma estabelecida pela ANAC. O requerente de uma emenda ao certificado de organização de produção, para adicionar uma aprovação de projeto ou modelo, ou ambos, deve atender aos requisitos aplicáveis das seções 21.307, 21.308 e 21.320.

21.320

Após a emissão de um certificado de organização de produção: (a) cada mudança no sistema de qualidade está sujeita a avaliação pela ANAC; e (b) o detentor de um certificado de organização de produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, qualquer alteração que possa afetar a inspeção, conformidade ou

aeronavegabilidade do artigo.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

21.305

Cada requerente ou o detentor de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção deve fornecer à ANAC um documento descrevendo como sua organização garantirá a conformidade com os requisitos desta subparte. No mínimo, o documento deve descrever as responsabilidades atribuídas e a autoridade delegada, e a relação funcional dos responsáveis pelo gerenciamento da qualidade e outros componentes organizacionais.

21.309

(a) Um requerente pode obter um certificado de produto aeronáutico aprovado ou um certificado de organização de produção para instalações de fabricação localizadas fora do Brasil, desde que a ANAC considere ser de interesse público e que tal localização não implique em ônus indevidos à ANAC.

(b) O detentor de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção deve obter a aprovação da ANAC, antes de fazer qualquer alteração na localização de quaisquer de suas instalações de fabricação.

(c) O detentor de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, de qualquer alteração nas instalações de fabricação que possa afetar a inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade do seu produto ou artigo.

21.310

(a) Cada requerente ou detentor de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção deve permitir que a ANAC inspecione o seu sistema de qualidade, instalações, dados técnicos, e quaisquer artigos manufaturados e testemunhar quaisquer testes, incluindo as inspeções ou ensaios em uma instalação de fornecedor, necessários para determinar o cumprimento com os RBAC aplicáveis

<p>21.312-I</p> <p>A ANAC emite o registro de limitação de produção como parte de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção. O registro lista o número do documento de aprovação do projeto, o acordo de licença (caso aplicável), a data da aprovação de produção e o modelo de cada produto ou artigo que o detentor do certificado de produto aeronáutico aprovado ou do certificado de organização de produção está autorizado a fabricar.</p> <p>21.316</p> <p>Cada detentor de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção deve:</p> <p>21.317-I</p> <p>O detentor de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção deve solicitar uma emenda ao certificado de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de organização de produção da forma estabelecida pela ANAC. O requerente de uma emenda ao certificado de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de organização de produção, para adicionar uma aprovação de projeto ou modelo, ou ambos, deve atender aos requisitos aplicáveis das seções 21.307, 21.308 e 21.320.</p> <p>21.320</p> <p>Após a emissão de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção:</p> <p>(a) cada mudança no sistema de qualidade está sujeita a avaliação pela ANAC; e</p> <p>(b) o detentor de um certificado de produto aeronáutico aprovado ou de um certificado de organização de produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, qualquer alteração que possa afetar a inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade do artigo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>No FAR, as seções da subparte K se aplicam ao detentor de PMA (“certificado de produto aeronáutico aprovado”, como usado no Brasil). Pela proposta, são incluídos na aplicabilidade dessa seção também os detentores de certificados de organização</p>	
--	--

	<p>de produção.</p> <p>Ocorre que, com isso, diversos requisitos foram duplicados entre as subpartes G e K. A mim, não ficaram claros os objetivos e mesmo os efeitos práticos de se repetirem os mesmos requisitos, com a mesma aplicabilidade, em diferentes seções do regulamento. Assim, propus, ao menos, incluir nas seções da subparte K os detentores de certificado de produto aeronáutico aprovado, como consta no FAR – ainda que em conjunto com detentores de certificados de organização de produção, como consta na proposta submetida à audiência.</p> <p>No entanto, creio que se poderiam deixar mais claros os objetivos e os efeitos de se duplicar os requisitos aplicáveis aos detentores de certificados de organização de produção nas duas subpartes – especialmente se a decisão for por manter estas seções como proposto, repetindo por completo seções da subparte G.</p> <p>Se, como entendi, a intenção é que apenas detentores de organização de produção possam fabricar (daí a diferença no 21.1(b)(6), entre FAR e RBAC), o ideal seria simplesmente referenciar as seções já aplicáveis aos detentores de certificado de organização de produção. Isso evita, inclusive, pequenas variações de texto (como existem hoje na proposta, por exemplo, entre 21.150 e 21.320) que eventualmente possam causar ambiguidade na interpretação.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização:</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>32.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.329(a)(1) aeronaves novas ou usadas, fabricadas segundo as subparte F e G deste regulamento, devem cumprir as exigências necessárias à obtenção de um certificado de aeronavegabilidade segundo a subparte H deste regulamento para:</p> <p>(2) aeronaves novas ou usadas não fabricadas segundo as subpartes F e G deste regulamento devem possuir um certificado válido sendo:</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.329(a)(1) aeronaves novas ou usadas, fabricadas segundo as subpartes F ou G deste regulamento, devem cumprir as exigências necessárias à obtenção de um</p>	<p>Utilizada como redação o texto sugerido:</p> <p>21.329(a)(1) aeronaves novas ou usadas, fabricadas segundo as subpartes F ou G deste regulamento, devem cumprir as exigências necessárias à obtenção de um certificado de aeronavegabilidade segundo a subparte H deste regulamento para:</p> <p>(2) aeronaves novas ou usadas não fabricadas segundo as subpartes F ou G deste regulamento devem possuir um certificado válido sendo:</p>

	<p>certificado de aeronavegabilidade segundo a subparte H deste regulamento para:</p> <p>(2) aeronaves novas ou usadas não fabricadas segundo as subpartes F ou G deste regulamento devem possuir um certificado válido sendo:</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção de texto.</p> <p>- “as subpartes”</p> <p>- uso de “ou”, em “F ou G”, como no FAR.</p>	
<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>		<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>33.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.500</p> <p>(c) o detentor ou licenciado de um certificado de tipo brasileiro para aquele produto fornecer com cada um destes motores de aeronave ou hélices importados para o Brasil, uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação que o motor de aeronave e a hélice individuais:</p> <p>(1) está conforme o certificado de tipo brasileiro e em condições de operação segura; e</p> <p>(2) foi submetido, pelo fabricante, a uma verificação operacional final.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.500</p> <p>(c) o detentor ou licenciado de um certificado de tipo brasileiro para aquele produto fornecer, com cada um destes motores de aeronave ou hélices importados para o Brasil, uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação certificando que cada motor de aeronave ou hélice:</p> <p>(1) está conforme o certificado de tipo brasileiro e em condições de operação segura; e</p>	<p>Utilizada como redação o texto sugerido:</p> <p>21.500</p> <p>(c) o detentor ou licenciado de um certificado de tipo brasileiro para aquele produto fornecer, com cada um destes motores de aeronave ou hélices importados para o Brasil, uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação certificando que cada motor de aeronave ou hélice:</p> <p>(1) está conforme o certificado de tipo brasileiro e em condições de operação segura; e</p> <p>(2) foi submetido, pelo fabricante, a uma verificação operacional final.</p>

<p>(2) foi submetido, pelo fabricante, a uma verificação operacional final.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção de texto, com base no texto equivalente do FAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inclusão de “certificando” - “cada motor de aeronave ou hélice” no lugar de “o motor de aeronave e a hélice individuais”; - separando entre vírgulas o trecho “com cada um destes motores de aeronave ou hélices importados para o Brasil”. 	
<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>34. Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.11</p> <p>(a)(3)-I(ii) em um local interno, acessível e próximo a uma entrada da aeronave, desde que, a designação do modelo e o número de série do fabricante estejam também expostos no lado externo da fuselagem.</p> <p>(4)-I A designação do modelo e o número de série do fabricante que trata o parágrafo anterior não necessita ser disposto nas aeronaves operadas de acordo com os RBAC 121 e RBAC 135 ou sendo exportadas.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.11</p> <p>(a)(3)-I(ii) em um local interno, acessível e próximo a uma entrada da aeronave, desde que a designação do modelo e o número de série do fabricante estejam também expostos no lado externo da fuselagem.</p> <p>(4)-I A designação do modelo e o número de série do fabricante que trata o parágrafo anterior não necessitam ser dispostos nas aeronaves operadas de acordo com os RBAC 121 e RBAC 135 ou sendo exportadas.</p> <p>Justificativa:</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento entretanto, foi utilizada como redação o texto sugerido:</p> <p>45.11</p> <p>(a)(3)-I(ii) em um local interno, acessível e próximo a uma entrada da aeronave, desde que a designação do modelo e o número de série do fabricante estejam também expostos no lado externo da fuselagem.</p> <p>(4)-I A designação do modelo e o número de série do fabricante que trata o parágrafo anterior não necessitam ser dispostos nas aeronaves operadas de acordo com os RBAC 121 e RBAC 135 ou sendo exportadas.</p>

	<p>Correção de texto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - retirada de vírgula após “desde que”; - uso de verbo no plural para o sujeito “a designação do modelo e o número de série do fabricante”. <p>Não há alteração de requisito; apenas melhoria/correção do texto. Assim, entendo que não haveria problema em se alterar o texto do regulamento, mesmo considerando que a audiência pública não propôs alteração nesta seção.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>35.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.12-I</p> <p>(b) Ninguém pode operar uma aeronave em serviço aéreo especializado público (SAE) a menos que, próximo à porta principal de entrada de passageiros desta aeronave, externamente, sobre a fuselagem, estejam pintadas, horizontal ou verticalmente, a sigla “SAE” em letras de forma maiúsculas, com altura entre 5 e 15 cm, de maneira que a abertura da porta não impeça sua leitura.</p> <p>(c) Nenhum aeroclube, clube ou escola de aviação civil pode operar uma aeronave de instrução (PRI ou PIN) a menos que, próximo à porta principal de entrada de passageiros desta aeronave, externamente, sobre a fuselagem, estejam pintadas, horizontal ou verticalmente, a palavra “INSTRUÇÃO” em letras de forma maiúsculas, com altura entre 5 e 15 cm, de maneira que a abertura da porta não impeça sua leitura.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.12-I</p> <p>(b) Ninguém pode operar uma aeronave em serviço aéreo especializado público (SAE) a menos que, próximo à porta principal de entrada de passageiros desta aeronave, externamente, sobre a fuselagem, esteja pintada, horizontal ou verticalmente, a sigla “SAE” em letras de forma maiúsculas, com altura entre 5 e 15</p>	<p>Utilizada como redação o texto sugerido:</p> <p>45.12-I</p> <p>(b) Ninguém pode operar uma aeronave em serviço aéreo especializado público (SAE) a menos que, próximo à porta principal de entrada de passageiros desta aeronave, externamente, sobre a fuselagem, esteja pintada, horizontal ou verticalmente, a sigla “SAE” em letras de forma maiúsculas, com altura entre 5 e 15 cm, de maneira que a abertura da porta não impeça sua leitura.</p> <p>(c) Nenhum aeroclube, clube ou escola de aviação civil pode operar uma aeronave de instrução (PRI ou PIN) a menos que, próximo à porta principal de entrada de passageiros desta aeronave, externamente, sobre a fuselagem, esteja pintada, horizontal ou verticalmente, a palavra “INSTRUÇÃO” em letras de forma maiúsculas, com altura entre 5 e 15 cm, de maneira que a abertura da porta não impeça sua leitura.</p> <p>Quanto às demais contribuições, conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>

	<p>cm, de maneira que a abertura da porta não impeça sua leitura.</p> <p>(c) Nenhum aeroclube, clube ou escola de aviação civil pode operar uma aeronave de instrução (PRI ou PIN) a menos que, próximo à porta principal de entrada de passageiros desta aeronave, externamente, sobre a fuselagem, esteja pintada, horizontal ou verticalmente, a palavra “INSTRUÇÃO” em letras de forma maiúsculas, com altura entre 5 e 15 cm, de maneira que a abertura da porta não impeça sua leitura.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção de texto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esteja pintada a sigla - esteja pintada a palavra <p>Não há alteração de requisito; apenas melhoria/correção do texto. Assim, entendo que não haveria problema em se alterar o texto do regulamento, mesmo considerando que a audiência pública não propôs alteração nesta seção.</p> <p>Poderia se considerar ainda a inclusão de centros de treinamento de aviação civil (regidos pelo RBAC 142) no parágrafo (c).</p> <p>Ainda, acredito que, em alguns casos, se utilizam adesivos para atender aos requisitos de toda a seção 45.12-I – e não propriamente pintura. Caso adesivos sejam permitidos para atendimento do requisito, poderia ser alterado o texto, para melhor esclarecimento do requisito. Por exemplo, com relação às marcas de nacionalidade e de matrícula, o RBAC 45.21 não exige necessariamente pintura, permitindo que sejam “apostas por qualquer outro meio que assegure um grau similar de aderência”.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>36.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.15</p> <p>(b) Peças OTP. Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada fabricante</p>	<p>Redação do texto alterada conforme abaixo:</p> <p>45.15</p> <p>(a)...</p> <p>(2) o nome, marca patenteadada, símbolo do detentor do certificado de</p>

<p>de um produto OTP deve marcar esse produto de modo permanente e legível com as seguintes informações:</p> <p>(1) o nome, marca patentada, símbolo do detentor da OTP, ou outra identificação aprovada pela ANAC;</p> <p>(2) número da peça (<i>part number</i>);</p> <p>(3) exceto se de outra forma especificado na OTP, o número da OTP e letra de designação, todas marcações especificamente requeridas pela OTP aplicável e;</p> <p>(4) o número de série (<i>serial number</i>) ou a data de fabricação da peça ou ambos.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.15</p> <p>(b) Peças OTP. Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada fabricante de um produto OTP deve marcar esse produto de modo permanente e legível com as seguintes informações:</p> <p>(1) o nome, marca patentada ou símbolo do detentor da OTP, ou outra identificação aprovada pela ANAC;</p> <p>(2) número da peça (<i>part number</i>);</p> <p>(3) exceto se de outra forma especificado na OTP, o número e letra de designação da OTP e todas as marcações especificamente requeridas pela OTP aplicável; e</p> <p>(4) o número de série (<i>serial number</i>) ou a data de fabricação da peça ou ambos.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção e ajuste de texto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uso de “ou” antes do último item da lista que se refere a “do detentor da OTP”, como já utilizado na minuta do parágrafo 45.15(a)(2). - “detentor” no lugar de “dententor”; - “número e letra de designação da OTP”; - uso de “e” antes do último item do parágrafo (b)(3) (“todas as marcações”); 	<p>produto aeronáutico aprovado ou outra identificação aprovada pela ANAC; e</p> <p>(3) número da peça (<i>part number</i>).</p> <p>(b) Peças OTP. Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada fabricante de um produto OTP deve marcar esse produto de modo permanente e legível com as seguintes informações:</p> <p>(1) o nome, marca patentada, símbolo do detentor da OTP, ou outra identificação aprovada pela ANAC;</p> <p>(2) número da peça (<i>part number</i>);</p> <p>(3) exceto se de outra forma especificado na OTP, o número e letra de designação da OTP, todas as marcações especificamente requeridas pela OTP aplicável; e</p> <p>(4) o número de série (<i>serial number</i>) ou a data de fabricação da peça ou ambos.</p> <p>Apenas não alterado o 45.15(b)(1) e corrigido o 45.15(a)(2) retirando o “ou” antes de “do detentor da OTP” para harmonização com o texto da emenda 45-26 da FAA e não acrescentado “e” antes de “todas as marcações”, no parágrafo 45.15(b)(3).</p>
--	---

	<p>- inclusão de “as” em “todas as marcações”; e</p> <p>- colocação do “e” após ponto e vírgula ao final de (b)(3).</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>37.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.16</p> <p>Quando solicitado a uma pessoa o cumprimento da seção 43.10 do RBAC 43, o detentor de um certificado de tipo ou a de um projeto aprovado de uma peça com limite de vida deve fornecer instruções de marcação, ou deve declarar que a peça não pode ser marcada sem comprometer a sua integridade.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.16</p> <p>Quando solicitado a uma pessoa o cumprimento da seção 43.10 do RBAC 43, o detentor de um certificado de tipo ou de um projeto aprovado de uma peça com limite de vida deve fornecer instruções de marcação, ou deve declarar que a peça não pode ser marcada sem comprometer a sua integridade.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção de texto:</p> <p>- retirada de “a” em “ou a de”</p>	<p>Utilizada como redação o texto sugerido:</p> <p>45.16</p> <p>Quando solicitado a uma pessoa o cumprimento da seção 43.10 do RBAC 43, o detentor de um certificado de tipo ou de um projeto aprovado de uma peça com limite de vida deve fornecer instruções de marcação, ou deve declarar que a peça não pode ser marcada sem comprometer a sua integridade.</p>
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>38.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.22</p> <p>(a)(3) para cada voo dentro do Brasil ela seja operada:</p> <p>(i) após obter aprovação específica da ANAC; e</p> <p>(ii) segundo um plano ou notificação de voo de acordo com o RBHA 91 ou RBAC</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45</p>

	<p>que venha a substituí-lo, descrevendo suas marcas de nacionalidade e de matrícula nos casos de qualquer outra espécie de voo.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.22</p> <p>(a)(3) para cada voo dentro do Brasil ela seja operada:</p> <p>(i) após obter aprovação específica da ANAC; e</p> <p>(ii) segundo um plano ou notificação de voo de acordo com as regras do DECEA, descrevendo suas marcas de nacionalidade e de matrícula.</p> <p>Justificativa:</p> <p>O RBHA 91 não define requisitos de plano de voo ou notificação de voo, sendo esta uma competência do DECEA. As seções explicitamente citadas no texto equivalente do FAR, 91.153 e 91.169, são reservadas no RBHA 91.</p> <p>Ainda, não há sentido em se referir a “qualquer outra espécie de voo”, pois não é feita inicialmente menção a uma espécie de voo – diferentemente do FAR, em que o parágrafo (a)(3)(i) define uma regra para alguns tipos de voo, para em seguida o parágrafo (a)(3)(ii) estabelecer as regras para as outras espécies de voo. No FAR, se usa “ou” entre os parágrafos, pois a espécie de voo determinará qual o parágrafo aplicável. Como, no nosso caso, se usa “e”, obrigando o cumprimento de ambos os subparágrafos, e não havendo definição de quais seriam as “outras espécies de voo”, entendo que, para se encaixar nas condições estabelecidas nos subparágrafos de (a), é obrigatório se operar a aeronave segundo um plano ou notificação de voo.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>39.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.22</p> <p>(b) Pequena aeronave registrada no Brasil e construída há, no mínimo, 30 anos atrás, ou uma aeronave registrada no Brasil para a qual tenha sido emitido um certificado de autorização de voo experimental segundo o RBAC 21.191(d) ou</p>	<p>Utilizada como redação o texto sugerido:</p> <p>45.22</p> <p>(b) Pequena aeronave registrada no Brasil e construída há, no mínimo, 30 anos, ou uma aeronave registrada no Brasil para a qual tenha sido emitido um certificado de autorização de voo experimental segundo o RBAC 21.191(d) ou RBAC 21.191(g) para operar como aeronave de exibição ou, ainda, uma aeronave construída por amador que seja réplica de aeronave</p>

	<p>RBAC 21.191(g) para operar como aeronave de exibição ou, ainda, uma aeronave construída por amador que seja réplica de aeronave construída a mais de 30 anos, pode operar sem exibir as marcas previstas nos RBACs 45.21 e 45.23-I até 45.33, desde que:</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.22</p> <p>(b) Pequena aeronave registrada no Brasil e construída há, no mínimo, 30 anos, ou uma aeronave registrada no Brasil para a qual tenha sido emitido um certificado de autorização de voo experimental segundo o RBAC 21.191(d) ou RBAC 21.191(g) para operar como aeronave de exibição ou, ainda, uma aeronave construída por amador que seja réplica de aeronave construída há mais de 30 anos, pode operar sem exibir as marcas previstas nos RBACs 45.21 e 45.23-I até 45.33, desde que:</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção de texto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “há mais de 30 anos” no lugar de “a mais de 30 anos”; - retirada de “atrás” em “há, no mínimo, 30 anos atrás”, por ser desnecessário. <p>Não há alteração de requisito; apenas melhoria/correção do texto. Assim, entendo que não haveria problema em se alterar o texto do regulamento, mesmo considerando que a audiência pública não propôs alteração nesta seção.</p>	<p>construída há mais de 30 anos, pode operar sem exibir as marcas previstas nos RBACs 45.21 e 45.23-I até 45.33, desde que:</p>
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>40.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.30-I</p> <p>(a) Exceto para aeronave operando de acordo com uma autorização especial de voo emitida segundo a seção 21.197 do RBAC 21, cada aeronave deve possuir uma placa com as marcas de nacionalidade e de matrícula, em adição à placa de identificação requerida pela seção 45.11 deste Regulamento. Essa placa deve ser construída em material a prova de fogo, marcada por meio de estampa, gravação</p>	<p>Texto corrigido, retirado o termo “interno” e acrescentado o termo “principal”.</p>

	<p>mecânica ou química, ou outro processo aprovado, podendo ser fixada em um local interno, acessível e próximo a uma entrada da aeronave, ou vizinha à placa de identificação prevista na seção 45.11 deste Regulamento, cumprindo as mesmas especificações de fixação ali estabelecidas.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.30-I</p> <p>(a) Exceto para aeronave operando de acordo com uma autorização especial de voo emitida segundo a seção 21.197 do RBAC 21, cada aeronave deve possuir uma placa com as marcas de nacionalidade e de matrícula, em adição à placa de identificação requerida pela seção 45.11 deste Regulamento. Essa placa deve ser construída em material à prova de fogo, marcada por meio de estampa, gravação mecânica ou química, ou outro processo aprovado, podendo ser fixada em um local interno, acessível e próximo à entrada principal da aeronave, ou vizinha à placa de identificação prevista na seção 45.11 deste Regulamento, cumprindo as mesmas especificações de fixação ali estabelecidas.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Uso de crase em “material à prova de fogo”, como nas outras ocorrências neste regulamento.</p> <p>Alinhamento ao texto do Anexo 7 citado como referência, mencionando a entrada principal da aeronave – e não qualquer entrada. Entendo que permitir a localização em qualquer local da aeronave pode ampliar a possibilidade de localização da placa em caso de acidente, dificultando a identificação da aeronave.</p> <p>Ainda, confirmar se é necessário incluir, no requisito, o “interno”, pois não consta no texto do Anexo 7 utilizado como referência. A inclusão de “interno” limitaria a localização da placa, que, de outra forma, poderia estar próximo à entrada principal da aeronave, mas do lado externo.</p>	
	<p>EDNEI RAMTHUM DO AMARAL Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>41.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration</i> –</p>

<p>45.33 Venda da aeronave. Remoção das marcas</p> <p>Quando uma aeronave registrada no Brasil for vendida, o detentor do certificado de matrícula da mesma deve remover, antes da entrega ao comprador, todas as marcas brasileiras da aeronave (inclusive a placa citada na seção 45.30-I deste Regulamento), a menos que a aeronave vá continuar baseada no Brasil e o novo proprietário seja:</p> <p>(a) um cidadão brasileiro;</p> <p>(b) um estrangeiro com situação legalizada no Brasil; ou</p> <p>(c) uma pessoa jurídica brasileira, sob a égide das leis brasileiras.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.33 Venda da aeronave. Remoção das marcas</p> <p>Quando uma aeronave registrada no Brasil for vendida, o detentor do certificado de matrícula da mesma deve remover, antes da entrega ao comprador, todas as marcas brasileiras da aeronave (inclusive a placa citada na seção 45.30-I deste Regulamento), a menos que a aeronave vá continuar baseada no Brasil e o novo proprietário não possa ser proprietário da aeronave, nos termos da Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013, ou norma que vier a substituí-la, da Lei n 7.565, de 19 de dezembro de 1986, da Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980 e das demais normas em vigor sobre a propriedade de aeronaves.</p> <p>Justificativa:</p> <p>O texto atual é praticamente uma tradução do equivalente do FAR 45.33. Ocorre que, no caso dos Estados Unidos, a seção está balizada no FAR 47.3, que limita a determinadas entidades (e situações) a propriedade de aeronaves.</p> <p>No caso brasileiro, não temos os mesmos requisitos na Resolução nº 293/2013 (que substituiu o RBHA 47), nos arts 67 e 68. Por exemplo, não se impediria uma empresa estrangeira de possuir uma aeronave, desde que possua CNPJ (como explicado aqui: http://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/cnpj/externo/default.htm), entre outras possíveis exigências. Assim, não faria sentido se exigir, pelo RBAC 45.33, que as marcas sejam removidas da aeronave caso seja vendida a uma pessoa jurídica</p>	<p><i>FAA.</i> O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45</p>
--	--

	<p>estrangeira.</p> <p>A intenção do requisito, pelo que entendi, seria exigir a remoção das marcas quando a aeronave for vendida a um proprietário que não possa ser admitido como proprietário de aeronave de marcas nacionais. Assim, entendo que o ideal seria que o RBAC 45.33 fizesse referência aos requisitos aplicáveis no Brasil que limitam quem pode ser admitido como proprietário de aeronaves (ou, indiretamente, às normas que estabelecem estes requisitos).</p> <p>A proposta acima considera a opção poro apenas mencionar as normas, mencionando-se, além da Lei 7565/86 e da Resolução nº 293/13, a Lei 6815/80, que estabelece que:</p> <p>“Art. 106. É vedado ao estrangeiro:</p> <p>V - ser proprietário ou explorador de aeronave brasileira, ressalvado o disposto na legislação específica;”</p> <p>Caso exista esta “legislação específica” citada na lei, ela poderia ser incluída também – caso não tenha sido incluída ainda.</p>	
	<p>VAGNER BATISTA RIBEIRO Organização: AGS Aerohoses S/A</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>42.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.15 Marcação de peças PAA, OTP e componentes críticos</p> <p>(b) Peças OTP. Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada fabricante de um produto OTP deve marcar esse produto de modo permanente e legível com as seguintes informações:</p> <p>(3) exceto se de outra forma especificado na OTP, o número da OTP e letra de designação, todas marcações especificamente requeridas pela OTP aplicável e;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Incluir na marcação (alternativamente ou adicionalmente) a descrição “TSO” junto do número da OTP e letra de designação (sempre que for solicitado pelo instalador ou usuário final da peça OTP)</p>	<p>O certificado de produto aeronáutico aprovado segundo uma ordem técnica padrão (OTP) emitido pela ANAC não confere ao detentor deste certificado o direito de marcação do código “TSO” no referido produto. Cabe ao regulado obter o <i>Technical Standard Order (TSO) Design Approval</i> junto à <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>, conforme estabelecido na seção 3.0.5 do “<i>Implementation Procedures for Design Approval, Production Activities, Export Airworthiness Approval, Post Design Approval Activities, and Technical Assistance between FAA and ANAC</i>”, disponível no sítio eletrônico da ANAC na rede mundial de computadores.</p>

<p>Justificativa:</p> <p>A AGS Aerohoses S/A (como um exemplo) fabrica mangueiras aeronáuticas (produtos OTP com APAA) e recebe frequentemente a solicitação de clientes (oficinas e operadores no Brasil) que, pretendam posteriormente operar ou submeter suas aeronaves a revisão nos EUA ou outros países, quanto a possibilidade de marcação da descrição “TSO” junto ao número da OTP (prática atualmente não prevista no regulamento).</p> <p>Uma vez que nestes casos as OTP’s brasileiras são a tradução das TSO’s americanas, esta prática poderia prover melhor interpretação e familiarização dos produtos quando estes estiverem sendo verificados em outros países.</p> <p>Adicionalmente, o acordo bilateral Brasil-USA existente prevê o reconhecimento recíproco de aprovações de aeronavegabilidade de produtos controlados pelas autoridades destes dois países.</p>	
<p>PAULO FABRÍCIO MACÁRIO Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>“21.1 (b) Para os propósitos deste regulamento:</p> <p>(2) artigo significa um material, parte, componente, processo ou aparelho;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Sugiro mudar a redação do parágrafo 21.1(b) (2) para a seguinte redação:</p> <p>43. (2) artigo significa uma parte, componente ou aparelho;</p> <p>Justificativa:</p> <p>Da forma que esta escrita esta definição, o artigo pode ser entendido como apenas um processo industrial, sem a fabricação de um componente propriamente dito (processo especial) ou ainda a pura e simples qualificação de um material, o que vai de encontro com tudo aquilo que é realizado hoje pela área de aprovação de produtos (APAA). Ademais não vejo o acréscimo destes pertinentes aos produtos/artigos que até então foram passíveis de certificação pela ANAC, pois</p>	<p>Apesar da justificativa ser válida, não ser de interesse a aprovação de processos industriais e estes ocorrerem no contexto da aprovação do artigo; como definição é pertinente adotar também o processo tendo em vista o argumento apresentado no <i>Final Rule</i> da FAA:</p> <p><i>“Prior to this rulemaking, we have traditionally defined “article” to include processes, particularly in reference to TSO parts. We are retaining that usage in this rule. We have determined that this definition is appropriate because there are, in fact, instances when a stand-alone process, such as software, is considered an article. When making a determination of whether a process is an article, the FAA must consider whether that process is a deliverable, stand-alone end item.”</i></p>

	quando se aprova um artigo, componente ou aparelho, o processo de fabricação assim como os materiais utilizados são aprovados via sistema de produção.	
	WALTER BARTELS Organização: Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
44.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.2 Falsificação de requerimentos, relatórios ou registros</p> <p>(a) Nenhuma pessoa pode fazer ou dar causa a que seja feita:</p> <p>(1) qualquer declaração fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa em qualquer requerimento referente à emissão de um certificado ou aprovação segundo este regulamento;</p> <p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa em registro ou relatório que deva é mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;</p> <p>(3) qualquer reprodução, com propósitos fraudulentos, de qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento; ou</p> <p>(4) qualquer alteração em qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento.</p> <p>(b) Qualquer ato cometido por qualquer pessoa, segundo o parágrafo (a) desta seção é base para:</p> <p>(1) negar a emissão de qualquer certificado ou aprovação segundo este regulamento; e</p> <p>(2) suspender ou revogar qualquer aprovação ou certificado emitido segundo este regulamento e mantido por aquela pessoa.</p> <p>[Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 2015, publicada no Diário Oficial da União Nº xxx, Seção 1, p. xx, de xx/xx/2015]</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>A AIAB sugere a modificação do termo “duvidosa” para “intencionalmente</p>	A interpretação dada nesta contribuição é oposta à interpretação da contribuição 01, o que reforça a dificuldade de adequá-la. Verificar resposta à contribuição 01.

<p>enganosa”:</p> <p>21.2 Falsificação de requerimentos, relatórios ou registros</p> <p>(a) Nenhuma pessoa pode fazer ou dar causa a que seja feita:</p> <p>(1) qualquer declaração fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa intencionalmente enganosa em qualquer requerimento referente à emissão de um certificado ou aprovação segundo este regulamento;</p> <p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa intencionalmente enganosa em registro ou relatório que deva é ser mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;</p> <p>(3) qualquer reprodução, com propósitos fraudulentos, de qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento; ou</p> <p>(4) qualquer alteração em qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento.</p> <p>(b) Qualquer ato cometido por qualquer pessoa, segundo o parágrafo (a) desta seção é base para:</p> <p>(1) negar a emissão de qualquer certificado ou aprovação segundo este regulamento; e</p> <p>(2) suspender ou revogar qualquer aprovação ou certificado emitido segundo este regulamento e mantido por aquela pessoa.</p> <p>[Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 2015, publicada no Diário Oficial da União Nº xxx, Seção 1, p. xx, de xx/xx/2015]</p> <p>Justificativa:</p> <p>A tradução feita pela ANAC do termo original, incluído pela emenda 92 do 14 CFR 21, “misleading”, pode gerar uma interpretação incorreta do objetivo do requisito. A ideia original para a inclusão do termo, como pode ser observado abaixo, é endereçar uma declaração que tenha a intenção de enganar.</p> <p>Na proposta de regra publicada pela FAA em 5 de outubro de 2006 (74 FR 58921), a autoridade norte americana indica que adotaria o termo “misleading” conforme</p>	
---	--

definido no 14 CFR §3.5(c), deixando claro que pretendia limitar a aplicabilidade do seu requisito aos casos em que há intenção de enganar um terceiro, seja pela representação material ou pela emissão de uma informação.

§3.5 Statements about products, parts, appliances and materials.

[...]

(c) Prohibition against intentionally misleading statements.

(1) When conveying information related to an advertisement or sales transaction, no person may make, or cause to be made, a material representation that a type-certificated product is airworthy, or that a product, part, appliance, or material is acceptable for installation on a type-certificated product in any record if that representation is likely to mislead a consumer acting reasonably under the circumstances.

(2) When conveying information related to an advertisement or sales transaction, no person may make, or cause to be made, through the omission of material information, a representation that a type-certificated product is airworthy, or that a product, part, appliance, or material is acceptable for installation on a type-certificated product in any record if that representation is likely to mislead a consumer acting reasonably under the circumstances.

74 FR 58921

This proposal would adopt the “misleading” standard set forth at 14 CFR 3.5(c) and discussed in the FAA final rule on False and Misleading Statements Regarding Aircraft Products, Parts, Appliances and Materials. (70 FR 54822, Sept. 16, 2005) For the purposes of this proposal, a misleading statement requires a material representation or omission that is likely to mislead the consumer, and the consumer acting with reasonable reliance under the circumstances. Misleading statements include misrepresentations as well as failures to disclose material information.

	<p><i>In determining whether the statement or omission is misleading, the FAA would examine the overall impression created by the representation before taking enforcement action. We would contact the person making the statement to discuss why the statement appears misleading and would consider that honest mistakes are made.</i></p> <p>Fica transparente, portanto, que a intenção original da FAA era endereçar declarações intencionalmente enganosas, desconsiderando o erro honesto. Esse foi, inclusive, assunto do comentário de diversas fabricantes, entre elas a fabricante brasileira Embraer, que indicaram preocupação em relação aos casos em que declarações erradas são fornecidas de forma não intencional e que estas estariam sujeitas a sanções da FAA. A agência americana indicou que reconhece a existência de erros honestos e que, embora possam haver ações para correção da declaração com erros, intencionais ou não, atuará na coleta e avaliação de evidências que demonstrem que uma declaração intencionalmente enganosa fora feita antes de aplicar qualquer sanção.</p> <p>Portanto, considerando o desejo de alinhamento com a FAA, explicitado na justificativa da ANAC nos itens 2.2.4 e 2.3.1, a AIAB sugere a modificação do termo “duvidosa” para “intencionalmente enganosa”, visto que o uso do termo original pode levar o inspetor à uma interpretação de que qualquer declaração que levante dúvidas ou errônea, intencionalmente ou não, estaria sujeito às sanções previstas pela seção 21.2 do RBAC 21 proposto, o que contraria, como visto acima, a intenção da modificação original da FAA e também os preceitos preconizados pela ICAO no tratamento de erros na aviação.</p>	
	<p>WALTER BARTELS Organização: Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>45.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>Inclusão de requisito.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.137 Sistema de qualidade</p> <p>Cada requerente ou o detentor de um certificado de organização de produção deve</p>	<p>Apesar de considerar vantajoso este tipo de dispositivo, é necessário estudar melhor as condições de aplicação desta regra. Adicionalmente, para a adoção desta proposta seria necessária nova consulta pública.</p> <p>Sendo assim, deverá ser implementado em revisões futuras.</p>

estabelecer e descrever, por escrito, um sistema de qualidade que garanta que cada produto e artigo esteja em conformidade com o seu projeto aprovado e em condição de operação segura. O sistema de qualidade deve incluir:

[...]

(o) Para o caso em que o detentor de um certificado de organização da produção pretende emitir documentos de liberação autorizadas para motores, hélices e artigos, os procedimentos para emissão desses documentos. Estes procedimentos devem prever a seleção, nomeação, formação, gestão e remoção de pessoas autorizadas pelo detentor de um certificado de organização da produção para emitir documentos de autorização autorizados. Estes documentos podem ser emitidos para os novos motores, hélices e artigos; e para os motores de aeronaves usadas, hélices e artigos, quando reconstruídos ou alterados de acordo com o § 43.3 (j) do RBAC 43. Quando um documento de liberação autorizada for utilizado para fins de exportação, o detentor de um certificado de organização da produção deve cumprir com os procedimentos aplicáveis à exportação de motores, hélices e artigos, novos e usados, especificados na seção 21.331 e as responsabilidades dos exportadores especificados na seção 21.335 deste regulamento.

Justificativa:

Conforme descrito na justificativa da Audiência Pública Nº 1/2015, a intenção da ANAC é alinhar seu regulamento ao 14 CFR 21. A AIAB concorda com esse alinhamento e, como colocado pela própria ANAC, entende que o mesmo contribui para facilitar o comércio internacional.

Entretanto, não obstante à necessidade de incorporar a emenda 21-92, a própria ANAC percebeu que outras modificações poderiam ser realizadas no RBAC 21, aproveitando o processo regulatório e tornando o uso de recursos mais eficiente.

Nesse sentido, a AIAB sugere a inclusão de um novo item à seção 21.137, inclusão, esta, de vital importância para a indústria aeronáutica.

Frisa-se, inclusive, que o item em questão encontrava-se entre aquelas previstas para a emenda 92 no texto de 2006. Entretanto, a inclusão do novo procedimento possuía um caráter obrigatório. Isso fez com que vários comentários objetassem a inclusão do requisito, pois, no cenário americano, a emissão do assim denominado

TAG não é obrigatório para o mercado interno. Com isso, várias empresas que não emitiam o documento por atender exclusivamente o cenário doméstico, seriam obrigadas a emití-lo. Por esse motivo, a FAA retirou o item do texto final da emenda, publicando, em 2014, nova proposta, no qual a emissão do documento seria opcional ao detentor de uma certificação de produção.

A sugestão da AIAB refere-se à inclusão de uma modificação alinhada com a última proposta da FAA, ou seja, de caráter opcional. Contudo, é importante salientar que, ao contrário do cenário acima citado, os fabricantes brasileiros têm por destino principal o mercado externo, sendo a emissão do TAG uma realidade para a grande parte das peças comercializadas. Portanto, o impacto esperado no Brasil, mesmo se a regra tivesse sido adotada em seu texto presente na proposta de 2006, seria bem menor do que aquele levantado para o caso dos EUA.

Em resumo, a modificação permitirá ao detentor de um COP emitir documentos de liberação autorizada necessários para a exportação de artigos, motores e hélices. Essa atividade, hoje, é realizada pela autoridade, muitas vezes através de seus representantes credenciados.

Entretanto, como colocado pela FAA em sua proposta acima citada, o detentor de um COP deveria ser permitido emitir tais autorizações, visto que ele é o responsável por garantir a aeronavegabilidade de um produto ou artigo por ele fabricado.

79 FR 11008

The FAA believes a PAH should be permitted to issue authorized release documents since the PAH is responsible for ensuring the airworthiness of each product and article it manufactures.

Essa abordagem já é seguida em diversas autoridades, incluindo aquelas com indústria aeronáutica relevantes, e sua aceitação retira um ônus desnecessário da autoridade.

Portanto, alinhada com as práticas internacionais, aumentando a eficiência do processo e evitando ônus desnecessários à indústria nacional, que ampliaria uma situação de desbalanceamento na competitividade com fabricantes estrangeiros, a AIAB sugere a incorporação, ainda nessa emenda, da proposta de modificação do 21.137 sugerida pela FAA.

	Salienta-se que o novo requisito não gera contradições ao texto presente na subparte L do requisito, que, tem a preocupação de utilizar o termo “pode” ao invés de “deve”, indicando que o regulamento traz, nessas seções, uma prerrogativa da autoridade, não uma obrigação.	
	WALTER BARTELS Organização: Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
46.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>Prazo para adequação da regra: 180 dias</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Prazo para adequação da regra: até 18 meses.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A ANAC sugere, no item 2.5.9 da justificativa publicada junto à proposta, que a proposta teria um baixo impacto para o regulado, propondo um período de 180 dias apenas para a adequação.</p> <p>Deve-se frisar que, embora a resposta ao questionário tenha sido positiva para o cumprimento de certos novos requisitos propostos, é completamente diferente a abordagem, pelo regulado, de um procedimento de caráter opcional de um de caráter obrigatório. Somente a mudança documental envolvida, vista a complexidade de um sistema de fabricação de produtos aeronáuticos, demandará mais do que os 180 dias propostos.</p> <p>A FAA, que discutiu exaustivamente as mudanças propostas com seus regulados em diversas audiências públicas presenciais e grupos de debate, ainda ofereceu 18 meses para que as organizações pudessem adequar seus sistemas, conforme pode ser visto abaixo (grifo nosso):</p> <p><i>74 FR 53380</i></p> <p><i>This rule is effective 180 days after publication in the Federal Register. The compliance date for part 1; part 21, subparts H, I, L, and N; and part 45, subpart B, §§ 45.11 and 45.13 is 180 days after publication in the Federal Register. The rule changes in these subparts are either cost relieving or have no economic impact on</i></p>	<p>Apesar da entrada em vigor estar prevista para 180 dias após a publicação, o impacto para as empresas certificadas será acompanhado para uma revalidação em até 2 anos; ou seja, a empresa pode demorar até 29 meses da publicação da resolução para a demonstração com a adequação da regra dependendo do prazo de revalidação de seu Registro de Limitação de Produção.</p> <p>A pesar contra a postergação do prazo previsto cabe-se considerar a impossibilidade de publicar emenda mais recente antes da entrada em vigor da anterior.</p> <p>Adicionalmente, a proposta da FAA não foi de uma efetividade de 18 meses, mas uma efetividade de 180 dias para algumas subpartes e demais 18 meses.</p> <p>Um dos propósitos do questionário previamente aplicado foi identificar quais dos novos requisitos já estavam sendo cumpridos e quais precisariam de adequação. A resposta ao questionário foi acima do cumprimento esperado para a maioria das seções, o que reforça a possibilidade de atender a um prazo mais curto. Curiosamente os requisitos que poderiam ter impacto pelo questionário são os que estavam com o menor prazo na FAA.</p> <p>Portanto, reconhecemos a possibilidade de ajustar caso a caso o prazo de adequação para as empresas que se sentirem prejudicadas. Para tanto será proposto dispositivo na própria resolução.</p>

	<p><i>industry. The changes do not affect, and are not affected by, other changes to the rule. Therefore, the compliance date is the same as the effective date. All other portions of the final rule either promulgate new requirements or are tied to other requirements that have an extended compliance date. These rule provisions have a compliance date of 18 months after the rule's publication in the Federal Register.</i></p> <p>Dessa forma, a AIAB sugere que a ANAC forneça o mesmo tempo para adequação dos sistemas por ela regulados.</p>	
	<p>PAULO FABRÍCIO MACÁRIO Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>47.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.2 Falsificação de requerimentos, relatórios ou registros (a) Nenhuma pessoa pode fazer ou dar causa a que seja feita:</p> <p>(...)</p> <p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa em registro ou relatório que deva é mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Sugiro mudar a redação do parágrafo 21.2 (2) para a seguinte redação:</p> <p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa em registro ou relatório que é mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;</p> <p>Justificativa:</p> <p>Exclusão da palavra “deva” incluída fora de contexto.</p>	<p>Realizada a correção deste parágrafo, entretanto, a seção foi alterada devido a outras contribuições.</p> <p>Veja resposta às contribuições nº 1 e 17.</p>
	<p>PAULO FABRÍCIO MACÁRIO Organização: ANAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>48.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p>	<p>Adotada a redação:</p> <p>Esta subparte estabelece:</p>

	<p>21.301 Aplicabilidade</p> <p>Esta subparte estabelece:</p> <p>(a) os requisitos procedimentais para aprovação de artigos segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado e/ou a aprovação da produção;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Sugiro mudar a redação do parágrafo 21.301 (a) para a seguinte redação:</p> <p>(a) os requisitos procedimentais para aprovação de artigos segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado;</p> <p>(b) formas e procedimentos para a aprovação da produção;</p> <p>(...)</p> <p>Justificativa:</p> <p>O uso das palavras “e/ou” cria uma possibilidade de interpretação para a aprovação somente do projeto do artigo, o que acredito não ser o intuito deste parágrafo.</p> <p>O intuito da proposta, no meu entender, seria o de criar a possibilidade de aprovação da produção sem necessariamente ter que aprovar o projeto sobre um CPAP, podendo o mesmo ser feito sob um CST aprovado por exemplo. No entanto, da forma que o mesmo está escrito, as seguintes interpretações do requisito são passíveis: CPAP apenas, CPAP e COP ou somente COP.</p> <p>Obs.: O mesmo comentário se aplica ao parágrafo 21.601(a) (1).</p>	<p>(a) os requisitos procedimentais para:</p> <p>(i) aprovação de artigos segundo um certificado de produto aeronáutico aprovado;</p> <p>(ii) aprovação da produção para a fabricação de artigo aprovado;</p> <p>(b) as regras que regem os detentores de certificado de produto aeronáutico aprovado e de certificado de organização da produção emitidos conforme esta subparte.</p>
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>49.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.2 Falsificação de requerimentos, relatórios ou registros</p> <p>(a) Nenhuma pessoa pode fazer ou dar causa a que seja feita:</p> <p>(1) qualquer declaração fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa em qualquer requerimento referente à emissão de um certificado ou aprovação segundo</p>	<p>Veja resposta às contribuições nº 01 e 17.</p>

<p>este regulamento;</p> <p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa em registro ou relatório que deva é mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste regulamento;</p> <p>(3) qualquer reprodução, com propósitos fraudulentos, de qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento; ou</p> <p>(4) qualquer alteração em qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento.</p> <p>(b) Qualquer ato cometido por qualquer pessoa, segundo o parágrafo (a) desta seção é base para:</p> <p>(1) negar a emissão de qualquer certificado ou aprovação segundo este regulamento; e</p> <p>(2) suspender ou revogar qualquer aprovação ou certificado emitido segundo este regulamento e mantido por aquela pessoa.</p> <p>[Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 2015, publicada no Diário Oficial da União Nº xxx, Seção 1, p. xx, de xx/xx/2015]</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>A Embraer sugere a modificação do termo “duvidosa” para “intencionalmente enganosa”:</p> <p>21.2 Falsificação de requerimentos, relatórios ou registros</p> <p>(a) Nenhuma pessoa pode fazer ou dar causa a que seja feita:</p> <p>(1) qualquer declaração fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa intencionalmente enganosa em qualquer requerimento referente à emissão de um certificado ou aprovação segundo este regulamento;</p> <p>(2) qualquer informação fraudulenta, intencionalmente falsa, ou duvidosa intencionalmente enganosa em registro ou relatório que deva é ser mantido, elaborado ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito deste</p>	
---	--

regulamento;

(3) qualquer reprodução, com propósitos fraudulentos, de qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento; ou

(4) qualquer alteração em qualquer certificado ou aprovação emitida segundo este regulamento.

(b) Qualquer ato cometido por qualquer pessoa, segundo o parágrafo (a) desta seção é base para:

(1) negar a emissão de qualquer certificado ou aprovação segundo este regulamento; e

(2) suspender ou revogar qualquer aprovação ou certificado emitido segundo este regulamento e mantido por aquela pessoa.

[Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 2015, publicada no Diário Oficial da União Nº xxx, Seção 1, p. xx, de xx/xx/2015]

Justificativa:

A tradução feita pela ANAC do termo original, incluído pela emenda 92 do 14 CFR 21, “*misleading*”, pode gerar uma interpretação incorreta do objetivo do requisito. A ideia original para a inclusão do termo, como pode ser observado abaixo, é endereçar uma declaração que tenha a **intenção de enganar**.

Na proposta de regra publicada pela FAA em 5 de outubro de 2006 (74 FR 58921), a autoridade norte americana indica que adotaria o termo “*misleading*” conforme definido no 14 CFR §3.5(c), deixando claro que pretendia limitar a aplicabilidade do seu requisito aos casos em que há intenção de enganar um terceiro, seja pela representação material ou pela emissão de uma informação.

§3.5 Statements about products, parts, appliances and materials.

[...]

(c) *Prohibition against intentionally misleading statements.*

(1) *When conveying information related to an advertisement or sales transaction, no person may make, or cause to be made, a material representation that a type certificated product is airworthy, or that a product, part, appliance, or material is*

acceptable for installation on a type-certificated product in any record if that representation is likely to mislead a consumer acting reasonably under the circumstances.

(2) When conveying information related to an advertisement or sales transaction, no person may make, or cause to be made, through the omission of material information, a representation that a type-certificated product is airworthy, or that a product, part, appliance, or material is acceptable for installation on a type-certificated product in any record if that representation is likely to mislead a consumer acting reasonably under the circumstances.

74 FR 58921

This proposal would adopt the “misleading” standard set forth at 14 CFR 3.5(c) and discussed in the FAA final rule on False and Misleading Statements Regarding Aircraft Products, Parts, Appliances and Materials. (70 FR 54822, Sept. 16, 2005) For the purposes of this proposal, a misleading statement requires a material representation or omission that is likely to mislead the consumer, and the consumer acting with reasonable reliance under the circumstances. Misleading statements include misrepresentations as well as failures to disclose material information.

In determining whether the statement or omission is misleading, the FAA would examine the overall impression created by the representation before taking enforcement action. We would contact the person making the statement to discuss why the statement appears misleading and would consider that honest mistakes are made.

Fica transparente, portanto, que a intenção original da FAA era endereçar declarações intencionalmente enganosas, desconsiderando o erro honesto. Esse foi, inclusive, assunto do comentário de diversas fabricantes, entre elas a Embraer, que indicaram preocupação em relação aos casos em que declarações erradas são fornecidas de forma não intencional e que estas estariam sujeitas a sanções da FAA. A agência americana indicou que reconhece a existência de erros honestos e que, embora possam haver ações para correção da declaração com erros, intencionais ou não, atuará na coleta e avaliação de evidências que demonstrem que uma declaração intencionalmente enganosa fora feita antes de aplicar qualquer sanção.

Portanto, considerando o desejo de alinhamento com a FAA, explicitado na

	<p>justificativa da ANAC nos itens 2.2.4 e 2.3.1, a Embraer sugere a modificação do termo “duvidosa” para “intencionalmente enganosa”, visto que o uso do termo original pode levar o inspetor à uma interpretação de que qualquer declaração que levante dúvidas ou errônea, intencionalmente ou não, estaria sujeito às sanções previstas pela seção 21.2 do RBAC 21 proposto, o que contraria, como visto acima, a intenção da modificação original da FAA e também os preceitos preconizados pela ICAO no tratamento de erros na aviação.</p>	
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>50.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.21 Emissão de certificado de tipo: aeronaves categoria normal; utilidade; acrobática; transporte regional; transporte; balão livre tripulado; classes especiais de aeronaves; motores e hélices</p> <p>O requerente faz jus a um certificado de tipo para uma aeronave categoria normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte; para um balão livre tripulado; para uma aeronave de classe especial, para um motor ou para uma hélice, se:</p> <p>(a) o produto for qualificado conforme a seção 21.27; ou</p> <p>(b) submeter o projeto de tipo, os relatórios de ensaios e os cálculos necessários para demonstrar que o produto a ser certificado atende aos requisitos aplicáveis dos RBAC de aeronavegabilidade, de ruído e de emissão de combustível drenado e de escapamento de aviões e a qualquer condição especial, estabelecida segundo a seção 21.16, e a ANAC considerar:</p> <p>(1) mediante exame do projeto de tipo e após completados todos os ensaios e inspeções, que o projeto de tipo e o produto satisfazem aos requisitos aplicáveis dos RBAC de aeronavegabilidade, de ruído e de emissão de combustível drenado e de escapamento de aviões e que quaisquer disposições de aeronavegabilidade não cumpridas foram compensadas por fatores que fornecem um nível de segurança equivalente; e</p> <p>(2) no caso de uma aeronave, que nenhum aspecto ou característica torna a aeronave</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21</p> <p>De acordo com o relatório do ARC Part 21/SMS citado na justificativa, as recomendações sinalizam uma ação de longo prazo (7 anos ou mais) que visa tal evolução regulamentar.</p> <p>A adoção de um sistema como o proposto em (c) requer um estudo não só por parte da ANAC como por parte do requerente para avançar nesta proposta. Adicionalmente, para a adoção desta proposta seria necessária nova audiência pública. Sendo assim, deverá ser implementado em revisões futuras.</p> <p>A redação do parágrafo RBAC 21.21(b)(1) permite que a Agência, durante a certificação, utilize diferentes ferramentas com vistas a examinar a demonstração oferecida pelo requerente a determinado certificado.</p> <p>A ANAC tem acompanhado o desenvolvimento deste assunto nas autoridades europeia e norte-americana e compartilha dos objetivos almejados por elas, no entanto a contribuição impõe certo desalinhamento e prejudica o entendimento do parágrafo 21.21(b)(1).</p>

insegura para a categoria na qual a certificação foi requerida.

Texto sugerido para alteração ou inclusão

21.21 Emissão de certificado de tipo: aeronaves categoria normal; utilidade; acrobática; transporte regional; transporte; balão livre tripulado; classes especiais de aeronaves; motores e hélices

O requerente faz jus a um certificado de tipo para uma aeronave categoria normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte; para um balão livre tripulado; para uma aeronave de classe especial, para um motor ou para uma hélice, se **enquadrar-se em pelo menos uma das três condições, (a), (b) ou (c), a seguir:**

(a) o produto for qualificado conforme a seção 21.27; ou

(b) submeter o projeto de tipo, os relatórios de ensaios e os cálculos necessários para demonstrar que o produto a ser certificado atende aos requisitos aplicáveis dos RBAC de aeronavegabilidade, de ruído e de emissão de combustível drenado e de escapamento de aviões e a qualquer condição especial, estabelecida segundo a seção 21.16, e a ANAC considerar:

(1) mediante exame do projeto de tipo e após completados todos os ensaios e inspeções, que o projeto de tipo e o produto satisfazem os requisitos aplicáveis dos RBAC de aeronavegabilidade, de ruído e de emissão de combustível drenado e de escapamento de aviões e que quaisquer disposições de aeronavegabilidade não cumpridas foram compensadas por fatores que fornecem um nível de segurança equivalente; e

(2) no caso de uma aeronave, que nenhum aspecto ou característica torna a aeronave insegura para a categoria na qual a certificação foi requerida.

(c) se submeter à ANAC, e esta considerar aceitável, um sistema que garanta o cumprimento com os requisitos aplicáveis do RBAC de aeronavegabilidade, de ruído e de emissão de combustível drenado e de escapamento de aviões, e com qualquer condição especial estabelecida segundo a seção 21.16. Nesta abordagem, quaisquer disposições de aeronavegabilidade não cumpridas devem ser compensadas por fatores que forneçam um nível de segurança equivalente.

Justificativa:

Como é cediço, a aviação tem realizado um grande esforço para o aumento da segurança operacional no mundo inteiro. Conforme a ICAO, um dos grandes marcos para tal objetivo é, justamente, a necessidade de uma mudança da regulamentação para uma abordagem sistêmica baseada no desempenho das organizações, visto que tal abordagem libera recursos das autoridades para a atuação em organizações e áreas no qual um foco maior faz-se necessário.

A FAA, em alinhamento ao posicionamento acima citado, está comprometida em revisar o 14 CFR 21, alterando o regulamento de modo que os processos de certificação possam beneficiar-se de uma abordagem sistêmica, a exemplo do que já é praticado há anos pela EASA. De fato, em carta datada de 15 de janeiro de 2015, em que reconhece o recebimento do relatório final do “*Aviation Rulemaking Committee*” do 14 CFR 21, a Sra. Dorenda Baker, diretora da FAA-AIR, agradece ao Sr. Walter Desrosier, *co-chair* do ARC acima citado, nestes termos:

*“We appreciate the thoughtful consideration of how to **shift towards a systems approach for product certification** including revisiting the recommendations submitted by the Certified Design Organization (DO) ARC in May 2008... We concur with the ARC recommendation to consider future rulemaking to establish regulatory requirements for issuance and oversight of certificated DOs after successful implementation of the necessary building blocks.”*

A Embraer reconhece, até mesmo por ter participado ativamente do ARC Part 21/SMS durante o ano de 2013, que o desafio que se apresenta à FAA é enorme. As alterações esperadas no 14 CFR 21 abrangem a maior parte do regulamento, além da publicação de um novo regulamento de suporte, o 14 CFR 5. Segundo previsão da própria FAA, toda a regulamentação referente à abordagem sistêmica nos processos de certificação de tipo só estará completa em meados de 2017. Entretanto, a sugestão que a Embraer faz, neste momento, de se introduzir um novo parágrafo (c) na seção 21.21 do RBAC 21, visa, tão somente, mais um passo — na linguagem da FAA, seria apenas um “building block” necessário — para a transição que foi recém acordada com a ANAC-SAR e materializada nos PCEP de certificações recentes realizadas pela ANAC.

É claro que a abordagem sistêmica nos processos de certificação de tipo, completa e

	<p>abrangente, demandará uma extensa revisão do RBAC 21, a exemplo do que a FAA está fazendo com o 14 CFR 21 desde o início de 2013. Entretanto, ratifica-se que a mudança sugerida não é apenas salutar, mas de sobremaneira necessária no momento, para garantir que o Brasil adeque-se aos mais recentes avanços no que se refere a regulamentação aeronáutica, além de garantir um uso eficiente dos recursos do estado e da indústria nacional, e, por conseguinte, o aumento da segurança operacional no Brasil.</p>	
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>51.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.20 Cumprimento com os requisitos aplicáveis</p> <p>O requerente de um certificado de tipo, incluindo uma emenda ou certificado suplementar de tipo, deve:</p> <p>(a) demonstrar o cumprimento com todos os requisitos aplicáveis e deve fornecer à ANAC o meio pelo qual o cumprimento tem sido demonstrado; e</p> <p>(b) fornecer uma declaração certificando que o requerente cumpriu com os requisitos aplicáveis.</p> <p>[Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 2015, publicada no Diário Oficial da União Nº xxx, Seção 1, p. xx, de xx/xx/2015]</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Remoção do requisito, exceto para o caso em que o comentário da Embraer para a seção 21.21 do RBAC 21 seja aceito ou que mecanismos similares para adoção de uma abordagem sistêmica sejam adotados pela ANAC.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A ANAC possui a obrigação de fiscalizar produtos aeronáuticos com o objetivo de assegurar o cumprimento com as normas de segurança de voo, além de ser responsável por homologar, ou seja, confirmar a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observando os padrões e normas por ela estabelecido. Ora, se essa obrigação é dada à ANAC, a declaração exigida de um</p>	<p>O objetivo deste requisito é o de reforçar a responsabilidade dos requerentes mediante as informações fornecidas durante a certificação do produto aeronáutico. De acordo com o NPRM da FAA para a emenda 21-92:</p> <p><i>This proposal would allow the FAA to exercise greater discretion in prioritizing its review of applications, to more effectively assign resources supporting the application process, and to select which aspects of an application to review more closely.</i></p> <p>A justificativa apresentada infere conceitos que devem ser esclarecidos. À ANAC, conforme art. 8º da Lei 11.182/05 compete expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil.</p> <p><i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;</i></p> <p>(...)</p> <p>Para cumprir esta atribuição estabelece requisitos técnicos e o processo de</p>

<p>detentor de TC não tem valor, visto que não é dele a função de assegurar tal cumprimento.</p> <p>Entretanto, conforme o parágrafo 1º do Artigo 8º da já mencionada Lei, a ANAC poderá credenciar pessoas físicas ou jurídicas para a emissão de laudos, pareceres e relatórios que demonstrem, como pedido no RBAC 21.20 sugerido, o cumprimento com os requisitos.</p> <p>Dessa forma, percebe-se que o requisito só faz sentido dentro do contexto da implementação da modificação sugerida na seção RBAC 21.21.</p> <p>Essa exigência, colocada pela FAA na emenda 92 do 14 CFR 21, teve por objetivo deixar claro a responsabilidade do requerente para uma aprovação de projeto de assegurar o cumprimento com o requisito.</p> <p>71 FR 58922</p> <p><i>Proposed paragraph (b) would require an applicant for a TC, including an amended or supplemental TC, to provide a statement certifying that the applicant has complied with the applicable requirements. The FAA would still exercise its discretionary function to evaluate an application for compliance, but the statement of compliance would focus the applicant on its responsibility to comply with applicable requirements. A statement of compliance would be subject to the proposed Sec. 21.2 requirements related to fraudulent, intentionally false, or misleading statements.</i></p> <p>Percebe-se pelo texto que imputa-se responsabilidade ao requerente, inclusive sobre os aspectos tratados na seção 21.2 do regulamento proposto. Dessa forma, torna-se claro que, sem a mudança do 21.21 sugerida, o requisito sozinho apenas aumenta a burocracia e diminui a eficiência do processo, criando um documento inócuo aos olhos da Lei, mas que ainda pode ser objeto de questionamentos desnecessários.</p> <p>É importante salientar que, no cenário legal da FAA na época da criação do §21.20, diferentemente do Brasil, já existia a figura da delegação à pessoa jurídica há um longo período, demandando a responsabilização de tais delegados por suas ações em nome da FAA. Dessa forma, a simples tradução do requisito é contraproducente e contrária ao interesse público.</p> <p>Sugere-se, portanto, a exclusão do parágrafo, exceto, como já dito acima, da</p>	<p>certificação ao qual o produto aeronáutico deve ser submetido, em referência aos RBAC, em especial o RBAC 21.</p> <p>Na condução deste processo pode contar com as ferramentas previstas no RBAC 183, no entanto a todo momento é responsabilidade do requerente ao certificado a consistência das informações de demonstração prestadas.</p> <p><i>RBAC 183.1</i></p> <p><i>(c) Cabe ao requerente completar todos os ensaios, inspeções ou qualquer tipo de demonstração necessária para satisfazer aos requisitos aplicáveis dos RBAC. Para todos os fins legais cabíveis, a documentação apresentada pelo requerente à ANAC, ainda que contenha laudos, pareceres e relatórios de credenciados, é de integral responsabilidade do requerente.</i></p> <p>Neste contexto é distorcido o entendimento de que o requerente não tem a função de assegurar o cumprimento com os requisitos, o que reforça a importância do requisito proposto ao RBAC 21.20.</p> <p>A seção 21.20 representa um importante <i>building block</i> para uma transição para uma abordagem sistêmica.</p> <p>Para informação sobre a aplicação do 21.20 frente o 21.2 veja a resposta à contribuição nº 1.</p>
---	--

	<p>aceitação das modificações sugeridas na seção 21.21 do regulamento proposto.</p> <p>Lei 11.182/05</p> <p><i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i></p> <p>[...]</p> <p><i>XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>§ 1o A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.</i></p>	
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>52.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.145 Prerrogativas</p> <p>(a) O detentor de um certificado de organização de produção pode:</p> <p>(1) obter um certificado de aeronavegabilidade da aeronave sem comprovações adicionais mediante a apresentação de uma declaração de conformidade na forma e maneira aceitável pela ANAC. Entretanto, a ANAC pode inspecionar a aeronave</p>	<p>Considerando que esta declaração já vem sendo emitida não estaria tornando o processo mais burocrático. Entretanto, esta declaração é importante para não ter que fazer comprovações adicionais. Mesmo sem esta declaração, o detentor está obrigado a apresentar a aeronave “aeronavegável”.</p> <p>Esta redação é semelhante ao utilizado pela EASA.</p>

quanto à conformidade com o projeto de tipo, antes da emissão do referido certificado;

Texto sugerido para alteração ou inclusão

Manter texto da emenda 01 do RBAC 21:

21.145 Prerrogativas

(a) O detentor de um certificado de organização de produção pode:

(1) obter um certificado de aeronavegabilidade da aeronave sem comprovações adicionais. Entretanto, a ANAC pode inspecionar a aeronave quanto à conformidade com o projeto de tipo, antes da emissão do referido certificado;

Justificativa:

Organizações que possuem certificados de organizações possuem sistemas de qualidade aprovados pela autoridade, tendo por obrigação, conforme Art. 69 da Lei 7.565/86, assegurar que toda unidade fabricada atende ao projeto aprovado.

Dessa forma, exigir tal declaração é criar uma burocracia desnecessária em uma indústria que já possui um alto custo associado à documentação e registro de atividades, sem agregar nenhum valor à segurança e permitindo interpretações errôneas de tal declaração.

É importante frisar que tal declaração não é pedida pelo 14 CFR 21, texto ao qual a ANAC pretende alinhar seus requisitos.

Dessa forma, a Embraer sugere a remoção dessa exigência, que contraria o princípio da eficiência e onera desnecessariamente a aviação.

Lei 7.565/86

Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao projeto aprovado.

Parágrafo único. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do

	<i>respectivo Regulamento.</i>	
	PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
53.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.197 Autorização especial de voo</p> <p>(a) Uma autorização especial de voo pode ser emitida para uma aeronave que temporariamente não atenda a todos os requisitos de aeronavegabilidade a ela aplicáveis, mas que ainda apresente condições de voo seguro. Os seguintes propósitos são permitidos:</p> <p>(1) traslado de aeronave para uma base onde reparos, modificações ou serviços de manutenção serão executados, ou para uma base onde a aeronave será armazenada;</p> <p>(2) entrega ou exportação de aeronave ao seu comprador;</p> <p>(3) ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas;</p> <p>(4) evacuação da aeronave de áreas perigosas;</p> <p>(5) condução de voos de demonstração para comprador em aeronaves novas que tenham satisfatoriamente completado ensaios em voo de produção.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.197 Autorização especial de voo</p> <p>(a) Uma autorização especial de voo pode ser emitida para uma aeronave que temporariamente não atenda a todos os requisitos de aeronavegabilidade a ela aplicáveis, mas que ainda apresente condições de voo seguro. Os seguintes propósitos são permitidos:</p> <p>(1) traslado de aeronave para uma base onde reparos, modificações ou serviços de manutenção serão executados, ou para uma base onde a aeronave será armazenada;</p> <p>(2) entrega ou exportação de aeronave ao seu comprador;</p> <p>(3) ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas;</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento, entretanto por abordar assunto para o qual uma solução é conhecida, adotada a redação:</p> <p>(3) ensaios em voo de produção de aeronaves recém-fabricadas, inclusive treinamento de tripulação do fabricante;</p> <p>(5) condução de voos de demonstração para cliente, inclusive treinamento de tripulação do mesmo, em aeronaves novas que tenham satisfatoriamente completado ensaios em voo de produção.</p>

(4) evacuação da aeronave de áreas perigosas;

(5) condução de voos de demonstração para **cliente, inclusive treinamento de tripulação do mesmo**, em aeronaves novas que tenham satisfatoriamente completado ensaios em voo de produção.

(6) treinamento de tripulações. Treinamento das tripulações de voo de um requerente com um sistema de organização da produção aprovado segundo a subparte G desse regulamento.

Justificativa:

Embora alinhado com a FAA, o requisito em questão exige que o fabricante realize diversas alterações da documentação para realizar voos com propósitos de treinamento, uma vez que o mesmo somente está previsto entre os propósitos do CAVE. É importante salientar que essa troca, exclusivamente documental, não altera o nível de escrutínio na operação, seja do fabricante, seja da autoridade, bem como não altera o nível de habilidade da tripulação, equipamentos da aeronave ou quaisquer outras características que possam afetar a segurança de voo.

Dessa forma, percebe-se que a troca de documentação é meramente burocrática, além da solicitação em si ser um processo moroso, onerando desnecessariamente o fabricante e a agência. Foi com base nessa percepção que o treinamento com AEV era previsto no RBHA 21. Entretanto, com a adoção do RBAC 21 pela ANAC, essa previsão foi retirada.

Portanto, de forma a aumentar a eficiência do processo, sugere-se a previsão de treinamentos nos propósitos do AEV.

Com relação a substituição do termo "*comprador*" por "*cliente*", a Embraer considera que a palavra *cliente* é a tradução mais correta para "*customer*", conforme transcrição do 14 CFR 21.197(a)(5) abaixo:

*§21.197(a)(5) Conducting **customer** demonstration flights in new production aircraft that have satisfactorily completed production flight tests.*

Ademais, é importante salientar que a prática de voos com tal propósito, reconhecida pela ANAC, e praticada internacionalmente é a demonstração para potenciais compradores, ou seja, **clientes**. Ao se traduzir a palavra "customer" por

	comprador o requisito restringe o propósito do voo e não reflete a atual interpretação da ANAC para o mesmo e potencialmente gerando dúvidas.	
	PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
54.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>Inclusão de requisito.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.137 Sistema de qualidade</p> <p>Cada requerente ou o detentor de um certificado de organização de produção deve estabelecer e descrever, por escrito, um sistema de qualidade que garanta que cada produto e artigo esteja em conformidade com o seu projeto aprovado e em condição de operação segura. O sistema de qualidade deve incluir:</p> <p>[...]</p> <p>(o) Para o caso em que o detentor de um certificado de organização da produção pretende emitir documentos de liberação autorizadas para motores, hélices e artigos, os procedimentos para emissão desses documentos. Estes procedimentos devem prever a seleção, nomeação, formação, gestão e remoção de pessoas autorizadas pelo detentor de um certificado de organização da produção para emitir documentos de autorização autorizados.</p> <p>Estes documentos podem ser emitidos para os novos motores, hélices e artigos; e para os motores de aeronaves usadas, hélices e artigos, quando reconstruídos ou alterados de acordo com o § 43.3 (j) do RBAC 43. Quando um documento de liberação autorizada for utilizado para fins de exportação, o detentor de um certificado de organização da produção deve cumprir com os procedimentos aplicáveis à exportação de motores, hélices e artigos, novos e usados, especificados na seção 21.331 e as responsabilidades dos exportadores especificados na seção 21.335 deste regulamento.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Conforme descrito na justificativa da Audiência Pública Nº 1/2015, a intenção da</p>	<p>Apesar de considerar vantajoso este tipo de dispositivo, é necessário estudar melhor as condições de aplicação desta regra. Adicionalmente, para a adoção desta proposta seria necessária nova consulta pública. Sendo assim, o assunto será melhor estudado para implementação em revisões futuras.</p> <p>Veja resposta à contribuição nº 45.</p>

ANAC é alinhar seu regulamento ao 14 CFR 21. A Embraer concorda com esse alinhamento e, como colocado pela própria ANAC, entende que o mesmo contribui para facilitar o comércio internacional.

Entretanto, não obstante à necessidade de incorporar a emenda 21-92, a própria ANAC percebeu que outras modificações poderiam ser realizadas no RBAC 21, aproveitando o processo regulatório e tornando o uso de recursos mais eficiente.

Nesse sentido, a Embraer sugere a inclusão de um novo item à seção 21.137, inclusão, esta, de vital importância para a indústria aeronáutica.

Frisa-se, inclusive, que o item em questão encontrava-se entre aquelas previstas para a emenda 92 no texto de 2006. Entretanto, a inclusão do novo procedimento possuía um caráter obrigatório. Isso fez com que vários comentários objetassem a inclusão do requisito, pois, no cenário americano, a emissão do assim denominado TAG não é obrigatório para o mercado interno. Com isso, várias empresas que não emitiam o documento por atender exclusivamente o cenário doméstico, seriam obrigadas a emití-lo. Por esse motivo, a FAA retirou o item do texto final da emenda, publicando, em 2014, nova proposta, no qual a emissão do documento seria opcional ao detentor de uma certificação de produção.

A sugestão da Embraer refere-se à inclusão de uma modificação alinhada com a última proposta da FAA, ou seja, de caráter opcional. Contudo, é importante salientar que, ao contrário do cenário acima citado, os fabricantes brasileiros têm por destino principal o mercado externo, sendo a emissão do TAG uma realidade para a grande parte das peças comercializadas. Portanto, o impacto esperado no Brasil, mesmo se a regra tivesse sido adotada em seu texto presente na proposta de 2006, seria bem menor do que aquele levantado para o caso dos EUA.

Em resumo, a modificação permitirá ao detentor de um COP emitir documentos de liberação autorizada necessários para a exportação de artigos, motores e hélices. Essa atividade, hoje, é realizada pela autoridade, muitas vezes através de seus representantes credenciados.

Entretanto, como colocado pela FAA em sua proposta acima citada, o detentor de um COP deveria ser permitido emitir tais autorizações, visto que ele é o responsável por garantir a aeronavegabilidade de um produto ou artigo por ele fabricado.

	<p>79 FR 11008</p> <p><i>The FAA believes a PAH should be permitted to issue authorized release documents since the PAH is responsible for ensuring the airworthiness of each product and article it manufactures.</i></p> <p>Essa abordagem já é seguida em diversas autoridades, incluindo aquelas com indústria aeronáutica relevantes, e sua aceitação retira um ônus desnecessário da autoridade.</p> <p>Portanto, alinhada com as práticas internacionais, aumentando a eficiência do processo e evitando ônus desnecessários à indústria nacional, que ampliaria uma situação de desbalanceamento na competitividade com fabricantes estrangeiros, a Embraer sugere a incorporação, ainda nessa emenda, da proposta de modificação do 21.137 sugerida pela FAA.</p> <p>Salienta-se que o novo requisito não gera contradições ao texto presente na subparte L do requisito, que, tem a preocupação de utilizar o termo “pode” ao invés de “deve”, indicando que o regulamento traz, nessas seções, uma prerrogativa da autoridade, não uma obrigação.</p>	
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>55.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>Prazo para adequação da regra: 180 dias</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Prazo para adequação da regra: até 18 meses.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A ANAC sugere, no item 2.5.9 da justificativa publicada junto à proposta, que a proposta teria um baixo impacto para o regulado, propondo um período de 180 dias apenas para a adequação.</p> <p>Deve-se frisar que, embora a resposta ao questionário tenha sido positiva para o cumprimento de certos novos requisitos propostos, é completamente diferente a</p>	<p>Veja resposta à contribuição nº 46.</p>

	<p>abordagem, pelo regulado, de um procedimento de caráter opcional de um de caráter obrigatório. Somente a mudança documental envolvida, vista a complexidade de um sistema de fabricação de produtos aeronáuticos, demandará mais do que os 180 dias propostos.</p> <p>A FAA, que discutiu exaustivamente as mudanças propostas com seus regulados em diversas audiências públicas presenciais e grupos de debate, ainda ofereceu 18 meses para que as organizações pudessem adequar seus sistemas, conforme pode ser visto abaixo (grifo nosso):</p> <p>74 FR 53380</p> <p><i>This rule is effective 180 days after publication in the Federal Register. The compliance date for part 1; part 21, subparts H, I, L, and N; and part 45, subpart B, §§ 45.11 and 45.13 is 180 days after publication in the Federal Register. The rule changes in these subparts are either cost relieving or have no economic impact on industry. The changes do not affect, and are not affected by, other changes to the rule. Therefore, the compliance date is the same as the effective date. All other portions of the final rule either promulgate new requirements or are tied to other requirements that have an extended compliance date. These rule provisions have a compliance date of 18 months after the rule’s publication in the Federal Register.</i></p> <p>Dessa forma, a Embraer sugere que a ANAC forneça o mesmo tempo para adequação dos sistemas por ela regulados.</p>	
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>56.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>Trechos do RBAC 21 contendo a expressão “RBAC vigentes” ou “RBAC aplicáveis”, como, por exemplo, as seções, 21.33(a), 21.81(d) e 21.123(d).</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Incluir definição de RBAC aplicáveis na seção 21.1, trazendo os requisitos presentes no <i>subchapter</i> da FAA, e utilizar essa terminologia de forma consistente no regulamento inteiro.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Não existe para os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil uma estrutura em capítulos e subcapítulos como o utilizado pela FAA. A forma utilizada foi considerada adequada para as referências. Se necessária interpretação para os “RBAC aplicáveis”, dentre outras fontes é considerada a origem do texto e para tanto está claro ao que se refere. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões</p>

	<p>Justificativa:</p> <p>Os requisitos da ANAC têm uma aplicabilidade maior do que o da FAA. Quando a FAA refere-se a “<i>this subchapter</i>”, isso significa o <i>subchapter C</i>, do <i>Chapter I, Volume I</i> a III do 14 CFR. Esse <i>subchapter</i>, por sua vez, refere-se exclusivamente aos regulamentos que tratam sobre aeronaves, ou seja, part 21, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 45, 47 e 49.</p> <p>Contudo, ao utilizar a expressão “requisitos aplicáveis dos RBAC”, a ANAC coloca uma aplicabilidade muito maior, incluindo requisitos operacionais, processuais, de espaço aéreo, de qualificação de pessoas, de aeroportos etc.</p> <p>Esse aumento pode levar a interpretações dúbias do requisito quanto à aplicabilidade dos requisitos do RBAC 21, que muitas vezes tratam sobre um ambiente cujas idiosincrasias não são compatíveis com os requisitos presentes em outros regulamentos.</p>	posteriores do RBAC 21.
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
57.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>Nomenclatura definida no RBAC 21 - "Certificado de Produto Aeronáutico Aprovado"</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Substituir a nomenclatura definida no RBAC 21 para "Certificado de Projeto Aeronáutico Aprovado" nos requisitos listados abaixo:</p> <p>21.1(b)(4), 21.8(a), 21.8(b), 21.303(a)(5), 21.310(b), 21.313, 21.319(a)(1), 21.319(a)(2), 21.319(b)(2), 21.619(a) e 21.619(b).</p> <p>Justificativa:</p> <p>A Embraer sugere que seja realizada a alteração do termo "Certificado de Produto Aeronáutico Aprovado" para "Certificado de Projeto Aeronáutico Aprovado", facilitando o entendimento relacionado aos certificados concedidos conforme a Subparte G, a Subparte K e a Subparte O, pois o termo "Produto" inserido na</p>	A denominação proposta é mais precisa, mas da mesma forma que a FAA optou por manter a denominação PMA, optou-se por manter a denominação antiga. Isso pode ser revisto futuramente.

	nomenclatura do certificado não reflete o significado do termo "Produto" definido no requisito 21.1(b)(5).	
	PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
58.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.1 Aplicabilidade e definições</p> <p>[...]</p> <p>(b) Para os propósitos deste regulamento:</p> <p>[...]</p> <p>(6) aprovação de produção significa um certificado de organização de produção emitido pela ANAC para uma pessoa, que autoriza a produção de um produto ou artigo de acordo com seu projeto aprovado e sistema de qualidade aprovado;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.1 Aplicabilidade e definições</p> <p>[...]</p> <p>(b) Para os propósitos deste regulamento:</p> <p>[...]</p> <p>(6) aprovação de produção significa um certificado de organização de produção emitido pela ANAC para uma pessoa, que autoriza a produção de um produto ou artigo de acordo com seu projeto aprovado e sistema de qualidade aprovado, e podem assumir a forma de um certificado de produção, uma aprovação de artigos segundo um certificado de projeto aeronáutico aprovado, ou uma autorização do certificado de projeto aeronáutico aprovado segundo uma ordem técnica padrão;</p> <p>Justificativa:</p> <p>Harmonizar o texto do requisito com o texto do 14 CFR 21.1(b)(6).</p> <p>A Embraer sugere que seja realizada a alteração do termo "Certificado de Produto Aeronáutico Aprovado" para "Certificado de Projeto Aeronáutico Aprovado",</p>	A ANAC não tem a intenção de usar outros documentos para a aprovação de produção. Por isso, foi adequado o texto para tirar da lista os documentos que não conferem aprovação de produção.

	facilitando o entendimento relacionado aos certificados concedidos conforme a Subparte G, a Subparte K e a Subparte O, pois o termo "Produto" inserido na nomenclatura do certificado não reflete o significado do termo "Produto" definido no requisito 21.1(b)(5).	
	PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
59.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.9 Artigos para reposição e modificação</p> <p>(a) Se uma pessoa tem conhecimento, ou deveria ter, que um artigo de reposição ou modificação tem razoável probabilidade de ser instalado em um produto de tipo certificado, esta pessoa não pode produzir este artigo a menos que o artigo seja:</p> <p>[...]</p> <p>(6) fabricado por um detentor de certificado devidamente avaliado com um sistema de qualidade, e utilizado no reparo ou modificação de um produto ou artigo, em conformidade com o RBAC 43.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.9 Artigos para reposição e modificação</p> <p>(a) Se uma pessoa tem conhecimento, ou deveria ter, que um artigo de reposição ou modificação tem razoável probabilidade de ser instalado em um produto de tipo certificado, esta pessoa não pode produzir este artigo a menos que o artigo seja:</p> <p>[...]</p> <p>(6) fabricado por um detentor de certificado devidamente autorizado e com um sistema de qualidade, quando utilizado no reparo ou modificação de um produto ou artigo, em conformidade com o RBAC 43.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Alinhamento com a intenção do texto do 14 CFR 21.9 (a)(6) e com o RBAC 43.</p>	<p>Para este parágrafo não é suficiente a mera tradução do parágrafo do 14 CFR Part 21. A intenção do “<i>an appropriately rated certificate holder with a quality system,</i>” é que tenha listado em suas especificações operativas o escopo condizente com a peça a ser fabricada.</p> <p>Adotada a redação:</p> <p>(6) fabricado por um detentor de certificado apropriadamente qualificado com um sistema de qualidade, e utilizado no reparo ou modificação de um produto ou artigo, em conformidade com o RBAC 43.</p>
	PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado

	Organização: Embraer S.A.	
60.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.9 Artigos para reposição e modificação</p> <p>(b) Exceto como previsto nos parágrafos (a)(1) até (a)(2) desta seção, uma pessoa que produz um artigo para reposição ou modificação para a venda não pode apresentar essa peça como adequada para a instalação em um produto de tipo certificado.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.9 Artigos para reposição e modificação</p> <p>(b) Exceto como previsto nos parágrafos (a)(1) até (a)(6) desta seção, uma pessoa que produz um artigo para reposição ou modificação para venda não pode apresentar essa peça como adequada para a instalação em um produto de tipo certificado.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Correção para adequar o requisito ao número de parágrafos da seção.</p>	<p>A redação adotada nesta versão é diferente do texto da seção 21.303 na emenda 01.</p> <p>Para os parágrafos (a)(5) e (a)(6), os artigos fabricados não podem ser apresentados para a instalação em outros produtos.</p> <p>Tendo em vista esta contribuição e após análise do texto original em inglês, foi corrigida a referência para contemplar também os fabricantes de peças padronizadas e partes comerciais.</p> <p>(b) Exceto como previsto nos parágrafos (a)(1) até (a)(4) desta seção, uma pessoa que produz um artigo para reposição ou modificação para a venda não pode apresentar essa peça como adequada para a instalação em um produto de tipo certificado.</p>
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO</p> <p>Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
61.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.97 Aprovação de grande modificação no projeto de tipo</p> <p>(a) Um requerente para aprovação de grandes modificações no projeto de tipo deve:</p> <p>[...]</p> <p>(3) fornecer uma declaração certificando que o requerente cumpriu com os requisitos aplicáveis.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Remoção do requisito, exceto para o caso em que o comentário da Embraer para a seção 21.21 do RBAC 21 seja aceito ou que mecanismos similares para adoção de</p>	<p>Veja resposta da contribuição nº 51.</p>

uma abordagem sistêmica sejam adotados pela ANAC.

Justificativa:

Conforme colocado no comentário à seção 21.20, a ANAC possui a obrigação de fiscalizar produtos aeronáuticos com o objetivo de assegurar o cumprimento com as normas de segurança de voo, além de ser responsável por homologar, ou seja, confirmar a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observando os padrões e normas por ela estabelecido. Ora, se essa obrigação é dada à ANAC, a declaração não tem valor, visto que não é dele a função de assegurar tal cumprimento.

Entretanto, conforme o parágrafo 1º do Artigo 8º da já mencionada Lei, a ANAC poderá credenciar pessoas físicas ou jurídicas para a emissão de laudos, pareceres e relatórios que demonstrem, como pedido no RBAC 21.97 sugerido, o cumprimento com os requisitos.

Dessa forma, percebe-se que o requisito só faz sentido dentro do contexto da implementação da modificação sugerida na seção RBAC 21.21.

Como visto no comentário à seção 21.20, essa exigência, colocada pela FAA na emenda 92 do 14 CFR 21, teve por objetivo deixar claro a responsabilidade do requerente para uma aprovação de projeto de assegurar o cumprimento com o requisito.

Como dito anteriormente, imputa-se responsabilidade ao requerente, inclusive sobre os aspectos tratados na seção 21.2 do regulamento proposto. Dessa forma, torna-se claro que, sem a mudança do 21.21 sugerida, o requisito sozinho apenas aumenta a burocracia e diminui a eficiência do processo, criando um documento inócuo aos olhos da Lei, mas que ainda pode ser objeto de questionamentos desnecessários.

É importante salientar que, no cenário legal da FAA na época da emenda 92, diferentemente do Brasil, já existia a figura da delegação à pessoa jurídica há um longo período,

demandando a responsabilização de tais delegados por suas ações em nome da FAA. Dessa forma, a simples tradução do requisito é contraproducente e contrária ao interesse público.

	<p>Sugere-se, portanto, a exclusão do parágrafo, exceto, como já dito acima, da aceitação das modificações sugeridas na seção 21.21 do regulamento proposto ou de mecanismos equivalentes.</p> <p>Lei 11.182/05</p> <p><i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i></p> <p>[...]</p> <p><i>XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>§ 1o A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.</i></p>	
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>62.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.122 Localização ou mudança das instalações de fabricação</p> <p>(a) Um detentor de certificado de tipo pode utilizar instalações de fabricação localizadas fora do Brasil, desde que a ANAC considere ser de interesse público e</p>	<p>A redação adotada não é mera tradução. Ainda que possa parecer uma relação óbvia, os casos de interesse público não necessariamente estão inseridos no ônus indevido e para tanto foi considerado adequado manter esta redação não apenas para esta seção como para as demais. A inserção do interesse público não desarmoniza com outras autoridades já que prevalece o ônus indevido.</p>

<p>que tal localização não implique em ônus indevidos à ANAC.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.122 Localização ou mudança das instalações de fabricação</p> <p>(a) Um detentor de certificado de tipo pode utilizar instalações de fabricação localizadas fora do Brasil, se a ANAC considerar que tal localização não implique em ônus indevidos à ANAC.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Harmonização de requisito com o texto do 14 CFR 21.122(a). Na análise do ônus indevido para a ANAC deve estar contida e consideração sobre o aspecto de existência, ou não, de interesse público.</p>	
<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>63. Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.142 Registro de limitações de produção</p> <p>A ANAC emite o registro de limitação de produção como parte de um certificado de organização de produção. O registro lista o número do documento de aprovação do projeto, o acordo de licença (caso aplicável), a data da aprovação de produção e o modelo de cada produto que o detentor do certificado de organização de produção está autorizado a fabricar.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.142 Registro de limitações de produção</p> <p>A ANAC emite o registro de limitação de produção como parte de um certificado de organização de produção. O registro lista o número do certificado de tipo e o modelo de cada produto que o detentor do certificado de organização de produção está autorizado a fabricar.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Harmonização com o texto do 14 CFR 21.142. O texto proposto, além de</p>	<p>Com a intenção de manter apenas um documento de aprovação de produção foi necessário adequar esta seção para as informações principais que são utilizadas compatibilizando com o uso nas subpartes K e O.</p>

	desalinhado com o texto do 14 CFR, é muito prescritivo e inclui informações desnecessárias para a manutenção do COP.	
	PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
64.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.145 Prerrogativas</p> <p>[...]</p> <p>(d)-I O detentor de um certificado de organização de produção pode manter uma aeronave nova que tenha produzido e emitir aprovação para o retorno ao serviço no que diz respeito àquela manutenção.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.145 Prerrogativas</p> <p>[...]</p> <p>(d)-I O detentor de um certificado de organização de produção pode manter uma aeronave nova que tenha produzido até a entrega da aeronave.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A utilização do termo "retorno a serviço" não é adequado pois uma aeronave que ainda não foi entregue ainda não entrou em serviço.</p>	<p>No que trata deste parágrafo, o registro da manutenção realizada de acordo com o RBAC 43 já tem disseminado o conceito de aprovação para retorno ao serviço. Trata-se de manter um vocabulário conhecido.</p> <p>Entretanto, visto que o RBAC 43 não limita a manutenção a aeronaves novas e esta não tem sido a política da agência, alterado o texto para:</p> <p>(d)-I O detentor de um certificado de organização de produção pode manter uma aeronave nova que tenha produzido e aprovar para o retorno ao serviço no que diz respeito àquela manutenção.</p>
	PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
65.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.502 Aceitação de artigos</p> <p>[...]</p> <p>(c) uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação foi emitida para este artigo para importação para o Brasil, e a mesma esteja conforme as provisões do</p>	<p>Para esta Subparte, o termo importação (e exportação) se refere à jurisdição da autoridade de aviação civil.</p> <p>Ademais, não apenas a Embraer recebe peças importadas. Proprietários, Operadores e oficinas também recebem peças e nem todos possuem um sistema de qualidade aprovado pela ANAC.</p>

<p>acordo caso exista.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.502 Aceitação de artigos</p> <p>[...]</p> <p>(c) uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação foi emitida para este artigo para importação para um sistema da qualidade aprovado pela ANAC, e a mesma esteja conforme as provisões do acordo caso exista.</p> <p>Justificativa:</p> <p>O texto apresentado na proposta de Emenda 2 ao RBAC 21 restringe a importação de artigos somente para o Brasil. Dessa forma, com o objetivo de endereçar também unidades fabris localizadas no exterior e que possuam sistema da qualidade aprovado pela ANAC, a Embraer sugere a substituição do termo "para o Brasil" por "para um sistema da qualidade aprovado pela ANAC".</p>	
<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.195 Certificado de autorização de voo experimental. Aeronave a ser usada em pesquisa de mercado, demonstrações para venda e treinamento de tripulação do comprador</p> <p>[...]</p> <p>66. (d) O requerente de um certificado de autorização de voo experimental conforme esta seção faz jus ao certificado se, além das exigências da seção 21.193:</p> <p>[...]</p> <p>(2) ele demonstrar que a aeronave voou um mínimo de 50 (cinquenta) horas, ou pelo menos 5 (cinco) horas no caso de aeronave de tipo previamente certificado que tenha sido modificada. A ANAC pode reduzir estes requisitos operacionais se o requerente prover justificativa adequada.</p>	<p>Não há proposta para a seção em questão. Trata-se de apoio à proposta da ANAC.</p>

	<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Não aplicável.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A Embraer considera importante a iniciativa da ANAC em alinhar o texto do RBAC 21.195(d)(2) com o 14 CFR 21.195(d)(2), de forma a viabilizar a possibilidade de redução dos requisitos operacionais, se o requerente prover justificativa adequada. Isto pode agilizar o processo de requisição de Certificado de Autorização de Voo Experimental, sem representar ônus à segurança.</p>	
<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>		<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>67.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.303 Requerimento</p> <p>(a) O requerente de um certificado de produto aeronáutico aprovado e/ou do certificado de organização de produção conforme esta subparte deve submeter seu requerimento na forma e maneira prescrita pela ANAC. O requerimento deve incluir:</p> <p>[...]</p> <p>(5) o requerente de um certificado de produto aeronáutico aprovado com base em relatórios de ensaios e cálculos deve fornecer uma declaração atestando que cumpriu os requisitos de aeronavegabilidade previstos nos RBAC aplicáveis.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Remoção do requisito, exceto para o caso em que o comentário da Embraer para a seção 21.21 do RBAC 21 seja aceito ou que mecanismos similares para adoção de uma abordagem sistêmica sejam adotados pela ANAC.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Analogamente ao comentário da Embraer para a seção 21.20 desta proposta, a Embraer entende que a ANAC possui a obrigação de fiscalizar produtos aeronáuticos com o objetivo de assegurar o cumprimento com as normas de</p>	<p>Veja resposta da contribuição nº 51.</p>

<p>segurança de voo, além de ser responsável por homologar, ou seja, confirmar a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observando os padrões e normas por ela estabelecido. Ora, se essa obrigação é dada à ANAC, a declaração exigida não tem valor, visto que não é dele a função de assegurar tal cumprimento.</p> <p>Entretanto, conforme o parágrafo 1º do Artigo 8º da já mencionada Lei, a ANAC poderá credenciar pessoas físicas ou jurídicas para a emissão de laudos, pareceres e relatórios que demonstrem, como pedido no RBAC 21.303 sugerido, o cumprimento com os requisitos.</p> <p>Dessa forma, percebe-se que o requisito só faz sentido dentro do contexto da implementação da modificação sugerida na seção RBAC 21.21.</p> <p>Como visto no comentário à seção 21.20, essa exigência, colocada pela FAA na emenda 92 do 14 CFR 21, teve por objetivo deixar claro a responsabilidade do requerente para uma aprovação de projeto de assegurar o cumprimento com o requisito.</p> <p>Como dito anteriormente, imputa-se responsabilidade ao requerente, inclusive sobre os aspectos tratados na seção 21.2 do regulamento proposto. Dessa forma, torna-se claro que, sem a mudança do 21.21 sugerida, o requisito sozinho apenas aumenta a burocracia e diminui a eficiência do processo, criando um documento inócuo aos olhos da Lei, mas que ainda pode ser objeto de questionamentos desnecessários.</p> <p>É importante salientar que, no cenário legal da FAA na época da emenda 92, diferentemente do Brasil, já existia a figura da delegação à pessoa jurídica há um longo período, demandando a responsabilização de tais delegados por suas ações em nome da FAA. Dessa forma, a simples tradução do requisito é contraproducente e contrária ao interesse público.</p> <p>Sugere-se, portanto, a exclusão do parágrafo, exceto, como já dito acima, da aceitação das modificações sugeridas na seção 21.21 do regulamento proposto ou de mecanismos equivalentes.</p> <p>Caso o requisito seja mantido, sugerimos também alterar "certificado de produto aeronáutico aprovado" por "certificado de projeto aeronáutico aprovado".</p>	
---	--

<p>Lei 11.182/05</p> <p><i>Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:</i></p> <p>[...]</p> <p><i>XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>§ 1o A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.</i></p>	
<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.327 Requerimento</p> <p>68. Qualquer pessoa pode requerer uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação. Cada requerente deve ser submeter um requerimento na forma e maneira estabelecida pela ANAC.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p>	<p>Veja resposta à contribuição nº 15.</p>

	<p>21.327 Requerimento</p> <p>Qualquer pessoa pode requerer uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação. Cada requerente deve submeter um requerimento na forma e maneira estabelecida pela ANAC.</p> <p>Justificativa:</p> <p>No requisito RBAC 21.327, para aprovação de aeronavegabilidade para exportação, a ANAC menciona que cada requerente deve submeter um requerimento na forma e maneira estabelecida pela ANAC. Porém, não está especificado de forma clara como seria essa maneira.</p> <p>Sendo assim, a Embraer sugere que seja revisada a CI 21-008 para adequá-la com esta revisão do RBAC 21.</p> <p>Além disso, sugere-se a remoção da palavra "<i>ser</i>", a qual não faz sentido no contexto em que se aplica.</p>	
	<p>PAULO MÁRCIO MARTINS DE GOES MONTEIRO Organização: Embraer S.A.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>69.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.30-I Placa de marcas de nacionalidade e de matrícula</p> <p>(a) Exceto para aeronave operando de acordo com uma autorização especial de voo emitida segundo a seção 21.197 do RBAC 21, cada aeronave deve possuir uma placa com as marcas de nacionalidade e de matrícula, em adição à placa de identificação requerida pela seção 45.11 deste Regulamento. Essa placa deve ser construída em material a prova de fogo, marcada por meio de estampa, gravação mecânica ou química, ou outro processo aprovado, podendo ser fixada em um local interno, acessível e próximo a uma entrada da aeronave, ou vizinha à placa de identificação prevista na seção 45.11 deste Regulamento, cumprindo as mesmas especificações de fixação ali estabelecidas.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.30-I Placa de marcas de nacionalidade e de matrícula</p>	<p>Texto alterado, manteve-se a mesma exceção já prevista na seção 45.11 do RBAC 45.</p>

(a) **As aeronaves previstas na a seção 21.182 do RBAC 21 devem** possuir uma placa com as marcas de nacionalidade e de matrícula, em adição à placa de identificação requerida pela seção 45.11 deste Regulamento. Essa placa deve ser construída em material a prova de fogo, marcada por meio de estampa, gravação mecânica ou química, ou outro processo aprovado, podendo ser fixada em um local interno, acessível e próximo a uma entrada da aeronave, ou vizinha à placa de identificação prevista na seção 45.11 deste Regulamento, cumprindo as mesmas especificações de fixação ali estabelecidas.

Justificativa:

O RBAC 45 proposto, na seção 45.11 estabelece (grifo nosso):

45.11 Marcação de Produtos

(a) Aeronaves. Cada fabricante de aeronaves sujeito ao cumprimento da seção 21.182 do RBAC 21 deve marcar cada aeronave fixando uma placa de identificação à prova de fogo que:

O RBAC 21.182 proposto, por sua vez descreve o seguinte:

21.182 Placa de identificação

(a) Cada requerente de um certificado de aeronavegabilidade a ser emitido segundo esta subparte deve demonstrar que sua aeronave está identificada de acordo com o estabelecido na seção 45.11 do RBAC 45.

(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para os seguintes casos:

(1) uma autorização especial de voo;

(2) um certificado de autorização de voo experimental não emitido para os propósitos de operação de aeronave de construção amadora, operação de aeronave categoria primária construída a partir de conjuntos ou operação de aeronave leve esportiva; e

(3) uma mudança de uma classificação de certificado de aeronavegabilidade para outra, no caso de uma aeronave já identificada conforme prescrito na seção 45.11 do RBAC 45.

Portanto, para aeronaves com CAVE emitidos para propósitos diferentes do previsto

	<p>na seção 21.182(b)(2), não é necessário uma placa prevista no RBAC 45.11.</p> <p>Agora, vejamos o RBAC 45.30-I proposto pela ANAC (grifo nosso):</p> <p>45.30-I Placa de marcas de nacionalidade e matrícula</p> <p><i>(a) Exceto para aeronave operando de acordo com uma autorização especial de voo emitida segundo a seção 21.197 do RBAC 21, cada aeronave deve possuir uma placa com as marcas de nacionalidade e de matrícula, em adição à placa de identificação requerida pela seção 45.11 deste Regulamento. Essa placa deve ser construída em material a prova de fogo, marcada por meio de estampa, gravação mecânica ou química, ou outro processo aprovado, podendo ser fixada em um local interno, acessível e próximo a uma entrada da aeronave, ou vizinha à placa de identificação prevista na seção 45.11 deste Regulamento, cumprindo as mesmas especificações de fixação ali estabelecidas.</i></p> <p>Dessa forma, uma aeronave com um CAVE deve possuir uma placa de nacionalidade e matrícula, pois o requisito só isenta o AEV. Contudo, no cenário de uma aeronave com CAVE, sem uma placa prevista no RBAC 45.11, surge uma incoerência, pois deve-se colocar uma placa de nacionalidade e matrícula em adição àquela prevista no RBAC 45.11 e também vizinha a esta.</p> <p>Assim, sugerimos a alteração do requisito para manter a coerência dos regulamentos 21 e 45.</p>	
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>70.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.23-I (b) O operador de uma aeronave categoria restrita, leve esportiva, experimental ou com certificado de aeronavegabilidade provisório deve colocar nessa aeronave, de maneira facilmente legível e próxima à entrada, em letras entre 5 a 15 cm de altura, as palavras “RESTRITA”, “LEVE ESPORTIVA”, “EXPERIMENTAL” ou “PROVISÓRIO”, conforme aplicável.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.23-I (b) O operador de uma aeronave categoria restrita, leve esportiva,</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>

	<p>experimental ou com certificado de aeronavegabilidade provisório deve colocar nessa aeronave, <u>de maneira contrastante e facilmente legível na fuselagem do lado externo, próximo às entradas</u>, em letras com no mínimo 5 cm de altura, as palavras “RESTRITA”, “LEVE ESPORTIVA”, “<u>LEVE ESPORTIVA EXPERIMENTAL</u>”, “EXPERIMENTAL”</p> <p>Justificativa:</p> <p>Tornar mais objetivo o entendimento do texto de modo a deixar bem claros a questão do contraste e da localização do texto na aeronave; adicionalmente, sugere-se abreviar o tamanho do texto ao valor mínimo de 5 cm, uma vez que se o regulado já atender o mínimo já estará atendendo a regra. A falta de objetividade no texto gera frequentes questionamentos e diferentes interpretações por parte do regulado.</p>	
<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>		<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>71.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.23-I Marcas de nacionalidade e de matrícula.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.23-I Marcas de nacionalidade e matrícula <u>e advertências</u>.</p> <p>45.23-I</p> <p>INCLUIR: <u>(c) Toda e qualquer aeronave portando um certificado de aeronavegabilidade de voo experimental deve possuir fixada em local bem visível por todos os ocupantes, um placar de advertência com os seguintes dizeres em letras de forma, legíveis e contrastante, com tamanho mínimo de 0,5 cm: “ESTA AERONAVE NÃO SATISFAZ OS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE. VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIOS, SENDO PROIBIDA A SUA EXPLORAÇÃO COMERCIAL”</u></p> <p>INCLUIR: (d) Toda e qualquer aeronave civil registrada no Brasil, equipada com rádio comunicação, deve possuir fixada em local visível para o piloto um placar com as chamadas das marcas de nacionalidade e matrícula em letras de forma e com tamanho mínimo de 1 cm e em cor contrastante com o fundo onde estiver fixada.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>

	<p>Justificativa:</p> <p>A proposta é incluir no título do caput a palavra advertências, pois o conteúdo do mesmo também trata destes assuntos, além das marcas de nacionalidade e matrícula.</p> <p>A inclusão do item (c) visa adequar o regulamento aos placares requeridos pela IS 21.191-001A e RBHA 103A. A inclusão do item (d) relativo à chamada das marcas no painel da aeronave é entendida como uma boa prática para facilitar a identificação da aeronave durante a comunicação entre o piloto e a torre de maneira a garantir a manutenção da segurança de voo.</p>	
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>72.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.27(e) Paraquedas motorizado e aeronave de controle pendular. Cada operador de um paraquedas motorizado ou de uma aeronave de controle pendular deve colocar as marcas de nacionalidade e de matrícula requeridas pela seção 45.23-I e pelo parágrafo 45.29-I(b)(2) deste Regulamento. As marcas devem ser colocadas em duas posições diametralmente opostas na fuselagem, em uma estrutura ou em outro componente da aeronave e devem ser visíveis a partir da lateral da aeronave.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.27(e) Paraquedas motorizado e aeronave de controle pendular. Cada operador de um paraquedas motorizado ou de uma aeronave de controle pendular deve colocar as marcas de nacionalidade e de matrícula requeridas pela seção 45.23-I e pelo parágrafo 45.29-I(b)(2) deste Regulamento. As marcas devem ser colocadas em duas posições diametralmente opostas na fuselagem, em uma estrutura ou em outro componente da aeronave e devem ser visíveis a partir da lateral da aeronave <u>e também no velame, asa, ou outra superfície horizontal disponível e visíveis a partir de baixo da aeronave quando está em voo.</u></p> <p>Justificativa:</p> <p>A proposta é incluir as marcas em outro local da aeronave que seja visível por pessoas em solo quando a aeronave estiver em voo, a exemplo do que ocorrem com</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>

	as aeronaves de asa fixa e rotativa. Isso facilita a identificação e notificação para a autoridade aeronáutica quando forem detectadas algum tipo de ocorrência ou operação irregular destas aeronaves.	
	EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
73.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.182 Placa de identificação</p> <p>(a) Cada requerente de um certificado de aeronavegabilidade a ser emitido segundo esta subparte deve demonstrar que sua aeronave está identificada de acordo com o estabelecido na seção 45.11 do RBAC 45.</p> <p>(b) O parágrafo (a) desta seção não se aplica para os seguintes casos:</p> <p>(1) uma autorização especial de voo;</p> <p>(2) um certificado de autorização de voo experimental não emitido para os propósitos de operação de aeronave de construção amadora, operação de aeronave categoria primária construída a partir de conjuntos ou operação de aeronave leve esportiva; e</p> <p>(3) uma mudança de uma classificação de certificado de aeronavegabilidade para outra, no caso de uma aeronave já identificada conforme prescrito na seção 45.11 do RBAC 45.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.182 Placa de identificação</p> <p>(a) Cada requerente de um certificado de aeronavegabilidade a ser emitido segundo esta subparte deve demonstrar que sua aeronave está identificada de acordo com o estabelecido na seção 45.11 do RBAC 45.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A proposta é excluir os itens (b)(1), (2) e (3), por entender que a identificação da aeronave na forma prevista pelo RBAC 45 é importante e essencial para qualquer aeronave que possui um certificado de aeronavegabilidade que permita voar,</p>	<p>A ANAC entende a utilidade da placa de identificação nas situações adversas mencionadas na justificativa do comentário, porém isto não é crítico para as autorizações constantes nos parágrafos (b)(1) a (b)(3) e não recebemos nenhuma solicitação de alteração deste requisito por parte do CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Conforme explicado na NPRM (<i>Notice of Proposed Rulemaking</i>) No. 66-15, emitida em 12/04/66, pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>, a não aplicabilidade da regra para as autorizações constantes nos parágrafos (b)(1) a (b)(3) ocorre devido a tais autorizações serem concedidas por um período de tempo limitado ou para propósitos específicos e geralmente envolvem aeronaves para as quais alguma informação de identificação permanente não está ainda determinada. Para tais aeronaves os requisitos de marcas de nacionalidade e matrícula do RBAC 45 e da Resolução nº 293, de 19/11/2013, proveem identificação suficiente. Por esta mesma razão, por incluir o termo “segundo esta subparte” a seção 21.182 também exclui as aeronaves que possuem certificado de aeronavegabilidade provisório conforme a Subparte I do RBAC 21.</p> <p>Quanto à função da placa de identificação requerida na seção 45.11 do RBAC 45, o <i>Final Rule, Docket No. 7295</i>, emitido em 03/01/67, esclarece que é um meio pelo qual a Agência pode vincular positivamente uma determinada aeronave com a documentação adequada de forma que o histórico de aeronavegabilidade desta aeronave possa ser rastreado ao longo de sua vida útil.</p>

	considerando que as mesmas também estão sujeitas a acidentes e incêndios que impossibilitaria a identificação da aeronave de outra forma que não através da plaqueta à prova de fogo.	
	EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado
74.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.190 (a) Propósito. Desde 31 de dezembro de 2010, a ANAC emite um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva para operação de uma aeronave leve esportiva, exceto para girocôptero.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Excluir o parágrafo (a).</p> <p>Adicionar ao 21.190 (b):</p> <p>(8) Girocôptero não é elegível a este certificado.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A proposta de excluir o parágrafo (a) é porque ele não é verdadeiro, aja visto que até hoje nenhum certificado desta natureza foi emitido. Além disso, a informação de desde quando ele poderia ser emitido não é importante enquanto requisito.</p> <p>A informação quando a vedação de girocôpteros, esta sim, relevante e importante de ser mantida, fica melhor disposta dentro do parágrafo (b) deste requisito, que trata dos critérios para elegibilidade ao certificado em questão.</p>	<p>Adotada a redação:</p> <p>21.190 (a) Propósito. Desde 31 de dezembro de 2010, a ANAC emite um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva para operação de uma aeronave leve esportiva, exceto para girocôptero.</p>
	TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
75.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.190(b)(2) a aeronave não deve ter tido, previamente, um certificado de aeronavegabilidade padrão, um certificado de aeronavegabilidade especial nas categorias primária ou restrita, ou um certificado de aeronavegabilidade provisório, ou um certificado de aeronavegabilidade equivalente emitido por uma autoridade</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p>

<p>estrangeira de aviação civil;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Excluir este parágrafo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Da forma como o requisito está hoje não é claro a qual(is) certificado(s) a palavra “equivalente” se refere, nem seu escopo quanto à origem nacional ou importada da aeronave. Entendo 3 interpretações possíveis para “equivalente” nesta frase:</p> <ul style="list-style-type: none"> - após esta lista exemplificando vários tipos de certificados conhecidos, ser entendido como qualquer certificado de aeronavegabilidade, nacional ou estrangeiro. Portanto, seria o equivalente a admitir sua concessão apenas a aeronaves novas, que nunca voaram sob outro certificado antes. - entender que se refere ao certificado que é o objeto e título deste requisito, ou seja, o certificado especial de aeronave leve esportiva especial, e os demais citados, mas desde que especificamente emitido por autoridade estrangeira. Portanto, vale dizer que só seriam elegíveis aeronaves estrangeiras novas. Sem restrição às aeronaves nacionais. - entender que a lista de certificados não é exemplificadora, mas exaustiva e, portanto, restrito às aeronaves que tiveram os certificados explicitamente citados, nacionais ou seus análogos estrangeiros. Como o certificado do título não está explicitamente citado, seria admitido uma aeronave estrangeira usada com certificado de leve esportiva especial lá fora. <p>Deixando um pouco de lado esta questão semântica do requisito e entrando de fato em seu mérito, entendo legítimo que uma aeronave que atende a definição de Aeronave Leve Esportiva como está no RBAC 01, possa ser enquadrada como tal, ainda que já tenha recebido certificado de categoria diversa anteriormente, no Brasil ou em outro país. O cumprimento das demais exigências do regulamento e o pagamento das taxas aplicáveis deveriam ser suficientes para justificar o trabalho da ANAC. Não concordo com a alegação da FAA, em seu NPRM que dispôs sobre a entrada deste requisito no Part 21, justificando que seu objetivo era poupar retrabalho do FAA e do requerente. Ora, se o requerente pretende enquadrar nesta nova categoria, ele deve ter o direito a tal, se estiver disposto a arcar com os ônus do</p>	<p>Apesar de terem sido identificadas três interpretações, quando se conhece melhor o assunto e não se lê cada seção isoladamente é mais fácil entender o que se quer alcançar com cada dispositivo. Quanto à preocupação de importação de aeronaves, esta será fruto da proposta que consta na Agenda Regulatória da ANAC para o Biênio 2015-2016, conforme Portaria nº 2975, de 10 de dezembro de 2014.</p>
---	---

	processo e as limitações da categoria. A autoridade por sua vez, se recebeu as taxas aplicáveis ao desenvolvimento daquele trabalho, deve atender este requerente sem distinção em relação aos outros.	
	EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
76.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>Adicionar novo requisito, 21.191(j).</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.191(j) Operação de aeronaves que não se enquadrem nos propósitos anteriores, à critério da ANAC.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A proposta é criar um opção curinga para a autoridade permitir a homologação como experimental de aeronaves que não se enquadrariam em nenhuma outra categoria já existente, mas que a autoridade considere viável e justificável sua operação como aeronave experimental. Esta proposta é motivada pela constatação de casos passados que foram enquadrados em uma das categorias hoje existentes, mas sem de fato pertencerem a estas. Podemos citar como exemplo o caso dos Neiva Regentes, aeronaves que tiveram o TC cancelado, deixaram de ser militares e passaram a ser enquadradas como de exibição, sem de fato não serem exatamente. Outro exemplo é a aeronave de apoio aos ensaios em voo da Embraer, o Hunter, que é uma aeronave militar, não homologada, que opera como experimental de pesquisa e desenvolvimento. Acreditamos que a homologação de aeronaves como esta com base neste parágrafo (j) seja mais transparente, adequado.</p>	Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i> . O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.
	EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
77.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.193(e) (1) evidências de que uma aeronave de mesma marca e modelo foi fabricada e montada pelo fabricante dos conjuntos da aeronave e que a mesma tenha</p>	Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i> . O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões

	<p>tido, no Brasil, um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>(1) evidências de que uma aeronave de mesma marca e modelo foi fabricada e montada pelo fabricante dos conjuntos da aeronave e que a mesma tenha tido, no Brasil, um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve Esportiva.</p> <p><u>(2) O parágrafo anterior não se aplica se a aeronave for um girocôptero ou autogiro.</u></p> <p>Justificativa:</p> <p>O objetivo da adição do parágrafo (2) é resolver um beco sem saída existente no regulamento atual. O que ocorre é que o 21.190 estabelece que um girocôptero não pode receber um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva. Por sua vez, a única alternativa para homologar um giróptero após o término da isenção vigente no 21.191(i)(1) – dez/2016 – passa pelo cumprimento do 21.193(e)(1) aqui discutido, que por sua vez requer que exista previamente uma aeronave como esta enquadrada como especial.</p> <p>Para desatar este nó, é imperioso que se crie um mecanismo para isentar os girocôpteros do cumprimento desta regra impossível.</p>	<p>posteriores do RBAC 21.</p> <p>Este tema já consta da Agenda Regulatória da ANAC para o Biênio 2015-2016, conforme Portaria nº 2975, de 10 de dezembro de 2014.</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>78.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.191(g)(2) Operação de aeronave que não atenda ao critério da porção maior, que se enquadre na definição de veículo ultraleve segundo o RBHA 103A e cuja construção seja finalizada e evidenciada até 01/12/2014, desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.191(g)(2) – EXCLUSÃO, pois o prazo da isenção de que trata o requisito já expirou.</p>	<p>Apesar da temporalidade identificada, ainda existem isenções relacionadas a este parágrafo e as aeronaves produzidas neste período estão em operação. Para isso, é importante que se tenha esta referência.</p>

<p>Justificativa:</p> <p>O prazo da isenção de que trata o requisito já expirou, portanto o mesmo pode ser removido.</p>	
<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.190 (b) (1) Elegibilidade. Para ser elegível a um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva:</p> <p>(1) um requerente deve fornecer à ANAC:</p> <p>(i) as instruções de operação da aeronave;</p> <p>(ii) os procedimentos de inspeção e manutenção da aeronave;</p> <p>(iii) a declaração de conformidade do fabricante, como descrito no parágrafo (c) desta seção; e</p> <p>(iv) o suplemento de treinamento de voo da aeronave;</p> <p>79. Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.190 (b) (1) Elegibilidade. Para ser elegível a um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva:</p> <p>(1) um requerente deve fornecer à ANAC:</p> <p>(i) as instruções de operação da aeronave;</p> <p>(ii) os procedimentos de inspeção e manutenção da aeronave;</p> <p>(iii) a declaração de conformidade do fabricante, como descrito no parágrafo (c) desta seção; e</p> <p>(iv) o suplemento de treinamento de voo da aeronave;</p> <p><u>(v) qualquer outro documento, manual ou relatório requerido pela ANAC para demonstrar cumprimento com as normas consensuais aplicáveis;</u></p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento.</p> <p>Alterada a redação para:</p> <p>21.190 (b) (1) Elegibilidade. Para ser elegível a um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva:</p> <p>(1) um requerente deve fornecer à ANAC:</p> <p>(i) as instruções de operação da aeronave;</p> <p>(ii) os procedimentos de inspeção e manutenção da aeronave;</p> <p>(iii) a declaração de conformidade do fabricante, como descrito no parágrafo (c) desta seção;</p> <p>(iv) o suplemento de treinamento de voo da aeronave; e</p> <p>(v) qualquer outro documento, manual ou relatório que a ANAC julgar necessário;</p> <p>Não é esperado que a ANAC verifique a demonstração do cumprimento com as normas consensuais, mas pode ser necessário documentação adicional caso a caso.</p>

	<p>Justificativa:</p> <p>O acréscimo do item objetiva formalizar o que já é previsto pedir a mais, de acordo com o MPR-100.</p>	
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
80.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.199(a) Exceto como previsto no parágrafo 21.197(c), o requerente de uma autorização especial de voo deve apresentar uma declaração, na maneira estabelecida pela ANAC, informando:</p> <p>(3) a tripulação necessária para operar a aeronave e seus equipamentos, como, por exemplo, piloto, copiloto e navegador;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.199(a) Exceto como previsto no parágrafo 21.197(c), o requerente de uma autorização especial de voo deve apresentar uma declaração, na maneira estabelecida pela ANAC, informando:</p> <p>(3) a tripulação necessária para operar a aeronave e seus equipamentos.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A proposta é abreviar o texto na segunda parte, excluindo-se os exemplos que no nosso entendimento é irrelevante.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. De fato os exemplos não são essenciais, mantido para conservar a harmonização com a FAA.</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
81.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.11(a)(3)(ii) em um local interno, acessível e próximo a uma entrada da aeronave, desde que, a designação do modelo e o número de série do fabricante estejam também expostos no lado externo da fuselagem.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p>	<p>Conforme o que consta no processo 60800.100014/2011-08, que tratou da Emenda 01 ao RBAC 45, o motivo da inclusão desse requisito foi permitir que as aeronaves que possuam a placa de identificação instalada de fábrica em um local interno, acessível nas proximidades da porta de entrada, não tenham que fixar uma placa adicional na superfície da fuselagem traseira, desde que as informações quanto ao modelo e o número de série do fabricante sejam também expostos no lado externo da fuselagem. Situação similar à prevista no antigo RBHA 45.</p>

	<p>Excluir este requisito.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Entendemos ser suficiente apenas a posição definida no item (i) deste requisito, externa à aeronave e com todas as informações necessárias. Não vemos necessidade da previsão regulamentar para colocação de plaqueta interna.</p>	<p>Algumas aeronaves possuem painéis de revestimento removíveis na fuselagem, os quais são retirados nas operações usuais de limpeza e manutenção, impedindo o cumprimento simultâneo dos requisitos de fixação da placa de identificação na parte externa da fuselagem e sua não remoção durante serviços normais, conforme exigido pelo 45.11 (a)(2).</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>82.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.1(a) Este regulamento estabelece os requisitos para:</p> <p>(a) identificação de aeronaves e identificação de motores e hélices de aeronaves fabricados com base em um certificado de tipo ou um certificado de empresa fabricante;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.1(a) Este regulamento estabelece os requisitos para:</p> <p>(a) identificação de aeronaves e identificação de motores e hélices de aeronaves fabricados com base em um certificado de tipo ou um certificado de empresa fabricante;</p> <p>Justificativa:</p> <p>Entendemos que pelo menos toda aeronave, motor e hélice devam receber a identificação proposta no regulamento, independente de serem fabricados com certificado de tipo ou certificado de empresa fabricante. Da forma como está hoje o requisito, nenhuma das aeronaves experimentais ou com certificados de aeronavegabilidade especiais (não tipo) precisariam ser identificadas.</p>	<p>Entendemos que é válida a alteração proposta, embora o assunto seja tratado na IS nº 21.191-001, para as aeronaves de construção amadora. Para as aeronaves leve esportivas, a seção 21.190 do RBAC 21 estabelece que a aeronave deve estar em conformidade com as normas consensuais utilizadas, como por exemplo as normas da <i>American Society for Testing and Materials - ASTM</i>.</p> <p>Texto alterado conforme abaixo:</p> <p>45.1</p> <p>Este regulamento estabelece os requisitos para:</p> <p>(a) identificação de produtos aeronáuticos;</p> <p>(b) identificação de certas partes de reposição ou partes modificadas produzidas para instalação em produtos aeronáuticos; e</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>83.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.21(c)(1) exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, devem ser pintadas</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration</i> –</p>

	<p>na aeronave ou apostas por qualquer outro meio que assegure um grau similar de aderência;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.21(c)(1) exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, devem ser pintadas na aeronave ou apostas por qualquer outro meio que assegure um grau similar de aderência, <u>quando ensaiadas de acordo com o método previsto na ABNT NBR 11003 (Gr1 ou X1)</u>;</p> <p>Justificativa:</p> <p>É muito comum que as marcas sejam colocadas nas aeronaves por meio de adesivos, e não pintura. A proposta de alteração no texto visa tornar mais objetiva a definição do que seria o grau similar de aderência definido no requisito, por meio de teste previsto em norma técnica emitida por instituição conceituada e nacionalmente reconhecida no setor de padronização e qualidade.</p>	<p>FAA. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>84.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.21(c)(2) não devem possuir ornamentação;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.21(c)(2) não devem possuir qualquer tipo de ornamentação, sombras, grifo e nem inclinações (itálico);</p> <p>Justificativa:</p> <p>Apesar de a palavra “ornamentação” já abranger o sentido ampla da intenção do requisito, é muito comum nas vistorias nos depararmos com o uso de algum adorno nas letras das marcas de nacionalidade e matrícula, que os requerentes não consideram ornamentação. Com a adição de texto proposta pretende-se tornar mais específica as vedações do requisito.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>

85.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.21(c)(4) devem ser legíveis.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.21(c)(4) devem ser legíveis, <u>contrastantes com a cor de fundo e em letras de forma maiúsculas.</u></p> <p>Justificativa:</p> <p>Apesar de “legíveis” já abranger o sentido amplo da intenção do requisito, é muito comum em vistorias verificarmos marcas que apesar de legíveis de perto, a pouca distância se tornam de difícil identificação devido a confusão destas com o padrão de cores da pintura da aeronave.</p> <p>A segunda adição, “letra de forma maiúscula”, é curioso observar que apesar de nunca termos visto expostas de outra maneira, é curioso observar que estas características não estavam especificadas no requisito.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>
<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>		<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
86.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.22(c)(1) em voo IFR, a menos que ela possua as marcas de nacionalidade e de matrícula previstas nas seções 45.21 e 45.23-I até 45.33 deste Regulamento, mesmo que fixadas temporariamente;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Remover este requisito.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Entendemos desnecessário este requisito, uma vez que a regra básica definida pelo 45.21(a) é que toda aeronave deve possuir as marcas de nacionalidade e matrícula.</p> <p>O objetivo do requisito 45.22 é justamente dar abertura aos casos em que aquela exigência pode ser flexibilizada. Aí vem o 45.22(c)(1) excluir desta abertura para</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p> <p>Porém, entendemos que este ponto não é crítico visto tal requisito existir desde o RBHA 45 e, até o momento, a ANAC não recebeu pedidos de isenção para este requisito.</p>

	<p>todo voo IFR. Não entendemos a razão desta restrição.</p> <p>Lembrar que todo voo acima de 15 mil pés é por definição IFR, ainda que esteja CAVOK. Assim, por exemplo, se fosse pretendido filmar uma aeronave histórica (propósito de exibição) acima daquela altitude para uma produção cinematográfica, seria necessário que ela exibisse as marcas de toda maneira.</p> <p>Assim, entendemos que o 45.22(a) é adequado e suficiente para tratar de todos os casos em que for desejado não se exibir as marcas de nacionalidade da aeronave.</p>	
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>87.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.22 (d) Se em função da configuração de uma aeronave for impossível colocar as marcas em concordância com o previsto nas seções 45.21 e 45.23-I até 45.33 deste Regulamento, o proprietário da mesma pode requerer à ANAC um procedimento especial.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.22(d) Se em função da configuração de uma <u>aeronave ou no interesse de manter suas características históricas ou particulares</u>, for impossível colocar as marcas em concordância com o previsto nas seções 45.21 e 45.23-I até 45.33 deste Regulamento, o proprietário da mesma pode requerer à ANAC um procedimento especial.</p> <p>Justificativa:</p> <p>O objetivo da alteração é permitir certa liberdade para se aceitar padrões alternativos de marcas definitivos (e não precários, como já admitidos no 45.22(a)), sempre mediante avaliação e aceitação da ANAC.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>88.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.22(b) Pequena aeronave registrada no Brasil e construída há, no mínimo, 30 anos</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration –</i></p>

	<p>atrás, ou uma aeronave registrada no Brasil para a qual tenha sido emitido um certificado de autorização de voo experimental segundo os parágrafos 21.191(d) ou 21.191(g) do RBAC 21, para operar como aeronave de exibição ou, ainda, uma aeronave construída por amador que seja réplica de aeronave construída a mais de 30 anos, pode operar sem exibir as marcas previstas nas seções 45.21 e 45.23-I até 45.33 deste Regulamento, desde que:</p> <p>(1) suas marcas de nacionalidade e de matrícula sejam fixadas em cada lado da fuselagem ou da empenagem vertical, com letras de pelo menos 5 cm de altura e atendendo ao previsto no parágrafo 45.21(c) deste Regulamento.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Remover este requisito.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Entendemos desnecessário, despropositado e mal escrito este requisito. Por ele, qualquer aeronave brasileira pequena fabricada antes de 1985 (temos milhares de exemplares em operação) poderiam ostentar marcas de apenas 5 cm e só na deriva por exemplo. Também se enquadrariam todos os balões, já que estes operam como aeronave de exibição. Elas também não precisariam exibir a inscrição EXPERIMENTAL.</p> <p>Além dos efeitos indesejados causados pelo texto descuidado deste requisito, entendemos que o requisito 45.22(a) já prevê a abertura necessária, justificável e suficiente para desvio do requisito de exibição das marcas, tendo que ser analisado e aprovado caso a caso.</p>	<p>FAA. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>89.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.29-I (b)</p> <p>(2) para dirigíveis, balões esféricos e não esféricos, paraquedas motorizados e aeronaves de controle pendular, no mínimo 15 cm; e</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>

<p>(4) para balões livres tripulados: no mínimo 50 cm.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.29-I (b)</p> <p>(2) para aeronaves de controle pendular e paraquedas motorizados, no mínimo 30 cm; e</p> <p>(4) para dirigíveis e balões: no mínimo 50 cm.</p> <p>Justificativa:</p> <p>O objetivo da alteração é adequar o tamanho das marcas para estes tipos de aeronaves, uma vez que os atualmente definidos são muito pequenos e injustificáveis, dada a área disponível para sua aplicação. Isto é especialmente verdade no caso dos balões e dirigíveis.</p>	
<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.13(a)(1) nome do fabricante;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.13(a)(1) nome do fabricante ou construtor;</p> <p>INCLUIR: 45.13(a)(1.1) nome do projetista (no caso de construção amadora).</p> <p>90. INCLUIR: 45.13(a)(1.2) País de fabricação (no caso de aeronave leve esportiva).</p> <p>INCLUIR: 45.13(f) Se a plaqueta original não contemplar todas as informações requeridas e aplicáveis previstas em 45.13(a), as informações faltantes devem ser colocadas em forma de plaqueta adicional afixada ao lado da original. Se a plaqueta original for substituída, a mesma deve ser registrada em caderneta por uma oficina ou mecânicos credenciados pela autoridade.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Para incluir e tornar o termo mais adequado também aos construtores de aeronaves</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>

	<p>amadoras.</p> <p>As inclusões visam adequar o regulamento ao requerido no RBHA 103A e também à regra de conter o país de fabricação, conforme previsto da Norma ASTM F2745 para aeronave leve esportiva. O acréscimo do 45.13(f) visa evitar a remoção da plaqueta original, o que descaracterizaria a originalidade da aeronave, ou, no caso de ser necessária a remoção, que haja um registro adequado nos documentos por pessoal habilitado.</p>	
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>91.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>45.11 Marcação de produtos</p> <p>(2) seja colocada de modo a ser improvável que seja danificada ou removida durante serviços normais, ou perdida ou destruída em caso de acidente; e</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>45.11 Marcação de produtos</p> <p>(2) seja colocada de modo a ser improvável que seja danificada, removida <u>ou perdida durante serviços e operação normal da aeronave</u>, ou destruída em caso de acidente <u>ou incêndio</u>; e</p> <p>Justificativa:</p> <p>A proposta é destacar que a marcação não seja de fácil remoção ou perda durante a operação normal da aeronave e reforçar o fato de que não pode se perder mesmo em eventos críticos como incêndios.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 45.</p>
	<p>EDSON / TIAGO Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>92.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.191(i)(3) tenha tido, previamente, um certificado de aeronavegabilidade especial, categoria leve esportiva, de acordo com a seção 21.190.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões</p>

	<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.191(i)(3) tenha tido previamente, no Brasil, um certificado de aeronavegabilidade especial, categoria leve esportiva, de acordo com a seção 21.190.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Esta adequação visa uniformizar o entendimento do requisito com a interpretação do 21.190(b)(2), que neste caso, somente seria permitido fazer o “downgrade” de aeronave que tenha recebido um certificado de Aeronave Leve Esportiva Especial no Brasil; não sendo aceitável que o mesmo ocorra para aeronaves usadas vindas do exterior.</p>	<p>posteriores do RBAC 21.</p> <p>Assim como para a contribuição nº 75, esta contribuição está relacionada e será fruto da proposta que consta na Agenda Regulatória da ANAC para o Biênio 2015-2016, conforme Portaria nº 2975, de 10 de dezembro de 2014.</p>
	<p>EDSON Organização: SAR/GGCP/GTAI/Experimental</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>93.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.190(b)(2) a aeronave não deve ter tido, previamente, um certificado de aeronavegabilidade padrão, um certificado de aeronavegabilidade especial nas categorias primária ou restrita, ou um certificado de aeronavegabilidade provisório, ou um certificado de aeronavegabilidade equivalente emitido por uma autoridade estrangeira de aviação civil;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.190(b)(2) a aeronave não deve ter tido, previamente, <u>qualquer um dos certificados de aeronavegabilidade previstos no requisito 21.175, ou seus equivalentes emitidos por uma autoridade estrangeira de aviação civil.</u></p> <p>Justificativa:</p> <p>Esta adequação visa deixar claro que o trecho do texto: “ou um certificado de aeronavegabilidade equivalente emitido por uma autoridade estrangeira de aviação civil”, se refere a qualquer outro tipo de certificado equivalente a um brasileiro que seja emitido por uma Autoridade de Aviação Civil estrangeira. Em outras palavras, o requisito pretende deixar claro que estão aqui incluídos os certificados especiais na categoria de Leves Esportivas e que, portanto, somente são aceitas aeronaves</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p> <p>Assim como para a contribuição nº 75 e 92, esta contribuição está relacionada e será fruto da proposta que consta na Agenda Regulatória da ANAC para o Biênio 2015-2016, conforme Portaria nº 2975, de 10 de dezembro de 2014.</p>

<p>novas.</p> <p>Assim, fica clara a intenção do legislador em reconhecer o esforço dos fabricantes nacionais diante da cobrança da autoridade brasileira para o enquadramento e atendimento das normas, de modo a evitar que aeronaves usadas provenientes de outros países concorram com os fabricantes nacionais. A concorrência não é proibida, mas é permitida apenas na forma de aeronaves novas.</p>	
<p>NOÉ DE OLIVEIRA SOUZA FILHO Organização: PARADISE INDÚSTRIA AERONÁUTICA</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>Entendemos como de absoluta e de imediata necessidade, que seja alterado o texto do requisito 21.17(f)(1) de:</p> <p>“(f) Para aeronaves categoria primária, os requisitos são:</p> <p>(1) os <u>de aeronavegabilidade aplicáveis contidos nos RBAC 23, 27, 31, 33, 35</u> ou outros critérios de aeronavegabilidade que a ANAC considerar aplicáveis e apropriados ao projeto de tipo em questão, proporcionando à aeronave um nível de segurança aceitável;”</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>94. E entendemos que se deva alterar para:</p> <p>“(f) Para aeronaves categoria primária, os requisitos são:</p> <p>(2) os critérios de aeronavegabilidade que a ANAC considerar aplicáveis e apropriados ao projeto de tipo em questão, proporcionando à aeronave um nível de segurança aceitável;”</p> <p>O envelope da categoria Primária, seja de 1.750 Kg e 5 (cinco) assentos.</p> <p>Exclusão da expressão “ aspiração natural” do requisito 21.24</p> <p>Justificativa:</p> <p>É de suma importância que o envelope da categoria primária seja expandido (PMD de 1225 kg para 1750kg, de 4 para 5 lugares) e também que seja</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p>

	EXCLUÍDA a frase “aspiração natural” do requisito 21.24 para permitir motorização turbo, para assim contemplar os participantes do iBR2020, conforme citado na Resolução 345 de 04 de novembro de 2014 que instituiu o programa.	
	EDUARDO LUIS MEIER Organização: HUMMINGBIRD IND. AERONÁUTICA LTDA	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
95.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.190 Emissão de certificado de aeronavegabilidade especial para aeronaves categoria leve esportiva (a) Propósito. Desde 31 de dezembro de 2010, a ANAC emite um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva para operação de uma aeronave leve esportiva, exceto para girocôptero.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.190 Emissão de certificado de aeronavegabilidade especial para aeronaves categoria leve esportiva (a) Propósito. Desde 31 de dezembro de 2010, a ANAC emite um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva para operação de uma aeronave leve esportiva, exceto para girocôptero.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Conforme RBAC 01, página 3/22, a definição de Aeronave Leve Esportiva inclui no item (9) quando trata de girocôptero:</p> <p><i>“(9) um sistema de rotor de passo fixo, semi-rígido, tipo gangorra, de duas pás, caso a aeronave seja um girocôptero”</i></p> <p>Porém o RBAC 21.190, como está proposto exclui o girocôptero, gerando uma contradição pois um ALE com certificado de aeronavegabilidade experimental não poderá ser usado para instrução ou ser entregue montado pelo fabricante .</p> <p>O girocôptero da HUMMINGBIRD IND. AERONÁUTICA precisa ser usado para treinamento de pilotos em processo de aprendizado e também poder ser entregue montado pelo fabricante. Isso só poderá ser feito com certificado de aeronavegabilidade especial.</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p> <p>Este tema já consta da Agenda Regulatória da ANAC para o Biênio 2015-2016, conforme Portaria nº 2975, de 10 de dezembro de 2014.</p>

FRANCISCO BONANNI Organização: Helibras	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>21.137 - (f) ... Cada padrão de calibração deve ser rastreável aos padrões aceitos pela ANAC.</p> <p>21.173 – (h) (1) Procedimentos para assegurar que apenas os produtos ou artigos que estejam em conformidade com seu projeto aprovado sejam instalados em um produto com certificado de tipo.</p> <p>21.137 (m) (1) resolver qualquer problema em serviço envolvendo alterações de projeto;</p> <p>21.137 (n) desvios de qualidade (quality escapes). Procedimentos para identificar, analisar e iniciar ação corretiva apropriada para produtos ou artigos que foram liberados pelo sistema de qualidade e que não estão em conformidade com os dados do projeto aplicáveis ou com os requisitos do sistema de qualidade.</p> <p>21.150 Mudanças no sistema de qualidade</p> <p>Após a emissão de um certificado de organização de produção:</p> <p>(a) cada mudança no sistema de qualidade está sujeita a avaliação pela ANAC; e</p> <p>(b) o detentor de um certificado de organização produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, qualquer alteração que possa afetar a inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade do seu produto ou artigo.</p> <p>21.320 – idem ao 21.150</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>21.137 - (f): ... Cada padrão de calibração deve ser rastreável aos padrões de medição internacionais ou nacionais.</p> <p>21.173 – (h) (1) – A ser avaliado pela ANAC.</p> <p>21.137 (m) (1) definir a solução técnica para resolver o problema em serviço envolvendo alterações de projeto;</p>	<p>21.137 (f) Quais os padrões nacionais ou internacionais que a ANAC considera aceitável pode ser detalhado em Instrução Suplementar.</p> <p>21.137 (h) Esta alteração não é necessária. Especificamente quanto ao aspecto abordado, veja a justificativa apresentada pela FAA no NPRM: <i>This proposal is not intended to prevent, for example, temporary installation of nonconforming products or articles to facilitate assembly or testing (as accepted by the FAA), their use as a shop or training aid, or sale for non-aviation purposes.</i></p> <p>21.137 (m) e (n) A proposta de texto desta contribuição não altera a ideia inicial. Portanto, mantido o texto para melhorar a harmonização.</p> <p>21.150 A proposta desta contribuição altera o sentido. Qualquer mudança está sujeita à avaliação, mas apenas as que afetam inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade devem ser imediatamente notificadas para a avaliação. O tipo de avaliação que a ANAC irá realizar será diferente. Todos os detentores e requerentes terão que estabelecer seus critérios e acordar com a ANAC para determinar que este parágrafo seja cumprido.</p>

<p>21.137 (n) desvios de qualidade (quality escapes). Procedimentos para identificar, analisar e iniciar ação corretiva apropriada para produtos ou artigos que se encontram fora do sistema de produção do fabricante, mas que foram liberados pelo sistema de qualidade e que não estão em conformidade com os dados do projeto aplicáveis ou com os requisitos do sistema de qualidade.</p> <p>21.150 Mudanças no sistema de qualidade</p> <p>Após a emissão de um certificado de organização de produção:</p> <p>(a) o detentor de um certificado de organização produção deve notificar imediatamente a ANAC, por escrito, qualquer alteração significativa que possa afetar negativamente a inspeção, conformidade ou aeronavegabilidade do seu produto ou artigo. Essa alteração está sujeita à avaliação pela ANAC.</p> <p>21.320 – idem ao 21.150</p> <p>Justificativa:</p> <p>21.137 - (f): Prática atual do mercado, tanto dos fabricantes quanto das empresas de calibração, é em relação aos padrões internacionais ou nacionais (texto conforme ISO9001). Não há referência aos padrões aceitos pela ANAC.</p> <p>21.173 – (h) (1) – Produtos não conformes podem ser mantidos nas aeronaves com as devidas identificações e rastreabilidade por diversos motivos. Pode-se ainda, de acordo com a disposição definida, instalar produtos na aeronave para pesquisa de pane. Essa provisão deve ser considerada no regulamento.</p> <p>21.137 (m) (1) – texto muito amplo e, portanto aberto a interpretações diversas por diferentes indivíduos.</p> <p>21.137 (n) – esclarecer e conceituar que o “escape” se configura apenas quando o item é entregue ao cliente e já está fora do ambiente de produção da fabricante.</p> <p>21.150 – Alterações e melhoria nos processos internos são rotineiras. O processo de informação à ANAC dessas alterações será ineficaz considerando o volume de informações a enviar e a análise decorrente da ANAC. Além disso, a questão de alterações como está descrito é subjetiva e, portanto passível de interpretações pessoais.</p>	
---	--

	21.320 – idem ao 21.150	
	FRANCISCO CHERUTTI GALINDO Organização: Galindo e Galindo Com. Serv. Elet. LTDA. ME.	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>"21.17 Determinação dos requisitos aplicáveis (f) Para aeronaves categoria primária, os requisitos são:</p> <p>(1) os <u>de aeronavegabilidade aplicáveis contidos nos RBAC 23, 27, 31, 33, 35 ou outros critérios de aeronavegabilidade que a ANAC considerar aplicáveis e apropriados ao projeto de tipo em questão, proporcionando à aeronave um nível de segurança aceitável;</u>"</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>97. "21.17 Determinação dos requisitos aplicáveis (f) Para aeronaves categoria primária, os requisitos são:</p> <p>(1) os critérios de aeronavegabilidade que a ANAC considerar aplicáveis e apropriados ao projeto de tipo em questão, proporcionando à aeronave um nível de segurança aceitável;"</p> <p>Justificativa:</p> <p>Essa alteração permite que a ANAC utilize outros requisitos de certificação, como por exemplo os requisitos do novo Part 23, permitindo que as aeronaves do programa iBR2020 possam ser baseadas na categoria primária e nos requisitos do VLA.</p>	<p>Comentário recebido fora do prazo.</p> <p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p>
	LUIZ CLAUDIO GONÇALVES Organização: FLYER INDUSTRIA AERONAUTICA LTDA	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>98.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p>	<p>Comentário recebido fora do prazo.</p> <p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela Federal Aviation Administration – FAA. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento.</p>

	<p>NO REQUISITO 21.24 DEVE EXCLUIR A FRASE “ ASPIRAÇÃO NATURAL”.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A MUDANÇA DO REQUISITO 21.24 CONFORME SUGERIDO, PODERA AJUDAR AQUELES PARTICIPANTES DO PROGRAMA Ibr2020, CRIADO PELA RESOLUÇÃO 345 DE 04 DE NOVEMBRO DE 2014, QUE NÃO CONSEGUIREM CERTIFICAR A SUA AERONAVE NA CATEGORIA NORMAL E QUE OPTARAM PELA MOTORIZAÇÃO TURBO, A OPTAREM PELA CATEGORIA PRIMARIA SEM PERDER TODO O TRABALHO JÁ EXECUTADO.</p> <p>ENTENDO AS MUDANÇAS COMO DE SUMA IMPORTANCIA PARA POSSIBILITAR UMA SAIDA CASO A CERTIFICAÇÃO NORMAL FIQUE MUITO DISTANTE.</p>	<p>Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p>
<p>LUIZ CLAUDIO GONÇALVES Organização: FLYER INDUSTRIA AERONAUTICA LTDA</p>		<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado</p>
<p>99.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>O ENVELOPE DA CATEGORIA PRIMARIA DEVE SER EXPANDIDO. O PMD IDEAL SERIA DE 1750 KGS. O NUMERO DE ASSENTOS IDEAL SERIA DE ATÉ 5 LUGARES.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>Justificativa:</p> <p>A MUDANÇA DO ENVELOPE CONFORME MENCIONADO ACIMA , PODERA AJUDAR AQUELES PARTICIPANTES DO PROGRAMA Ibr2020, CRIADO PELA RESOLUÇÃO 345 DE 04 DE NOVEMBRO DE 2014, QUE NÃO CONSEGUIREM CERTIFICAR A SUA AERONAVE NA CATEGORIA NORMAL, A OPTAREM PELA CATEGORIA PRIMARIA SEM PERDER TODO O TRABALHO JÁ EXECUTADO.</p> <p>ENTENDO A MUDANÇAS COMO DE SUMA IMPORTANCIA PARA POSSIBILITAR UMA SAIDA CASO A CERTIFICAÇÃO NORMAL FIQUE</p>	<p>Comentário recebido fora do prazo.</p> <p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela Federal Aviation Administration – FAA. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p>

	MUITO DISTANTE.	
	LUIZ CLAUDIO GONÇALVES Organização: FLYER INDUSTRIA AERONAUTICA LTDA	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não aproveitado
100.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar</p> <p>ALTERAR O TEXTO DO REQUISITO 21.17 (f) (1) de:</p> <p>“(f) PARA AERONAVES DE CATEGORIA PRIMARIA, OS REQUISITOS SÃO:</p> <p>(1) OS DE AERONAVEGABILIDADE APLICAVEIS CONTIDOS NOS RBAC 23,27,31,33,35 OU OUTROS CRITERIOS DE AERONAVEGABILIDADE QUE A ANAC CONSIDERAR APLICAVEIS E APROPRIADOS AO PROJETO DE TIPO EM QUESTAO, PROPORCIONANDO À AERONAVE UM NIVEL DE SEGURANÇA ACEITAVEL;”</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão</p> <p>PARA:</p> <p>“(f) PARA AERONAVES CATEGORIA PRIMARIA, OS REQUISITOS SÃO:</p> <p>(1) OS CRITERIOS DE AERONAVEGABILIDADE QUE A ANAC CONSIDERAR APLICAVEIS E APROPRIADOS AO PROJETO DE TIPO EM QUESTAO, PROPORCIONANDO À AERONAVE UM NIVEL DE SEGURANÇA ACEITAVEL;”</p> <p>Justificativa:</p> <p>ESTA ALTERAÇÃO PERMITIRIA QUE A ANAC UTILIZASSE OUTROS REQUISITOS DE CERTIFICAÇÃO, COMO POR EXEMPLO, O NOVO PART 23 QUE ESTA SENDO ESTUDADO PELA FAA VIA GRUPO DE ESTUDO DA ASTM (F44), PERMITINDO A UTILIZAÇÃO DESTES REQUISITOS ANTES MESMO DELES SEREM ACEITOS PELA ANAC. SEM DUVIDA ESTA ALTERAÇÃO AJUDARA AQUELES PARTICIPANTES DO PROGRAMA Ibr2020, CRIADO PELA RESOLUÇÃO 345 DE 04 DE NOVEMBRO DE 2014, QUE NÃO CONSEGUIREM CERTIFICAR A SUA AERONAVE NA CATEGORIA NORMAL, A OPTAREM PELA CATEGORIA PRIMARIA SEM</p>	<p>Comentário recebido fora do prazo.</p> <p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo desta revisão aos RBAC 21 e 45 é harmonizar estes regulamentos com as emendas 21-92 e 45-26 publicadas pela <i>Federal Aviation Administration – FAA</i>. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p>

	<p>PERDER TODO O TRABALHO JÁ EXECUTADO.</p> <p>ENTENDO AS MUDANÇAS COMO DE SUMA IMPORTANCIA PARA POSSIBILITAR UMA SAIDA CASO A CERTIFICAÇÃO NORMAL FIQUE MUITO DISTANTE.</p>	
--	--	--