

O RBAC 145 também encontra-se em revisão através do processo 00058.051454/2016-59 (Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, submetido à Audiência Pública nº 26/2016). As alterações propostas no processo acima são independentes das alterações propostas abaixo. O número da emenda do RBAC 145 dependerá da ordem cronológica de deliberação final de cada processo.

No Quadro 1, há uma comparação da proposta de emenda ao RBAC 145 em relação à emenda 02 aprovada. A coluna “EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)” possui o texto correspondente da regulamentação EASA, quando aplicável, porém não explicada item por item. A explicação item por item da regulamentação EASA e sua implementação no RBAC 145 encontra-se no Quadro 2.

Quadro 1 – Comparação da proposta para audiência pública do RBAC 145 em relação à emenda 02

RBAC 145, emenda 02 (somente trechos afetados)	EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4) (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 02	Justificativas
Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico		Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico	
SUBPARTE A GERAL		SUBPARTE A GERAL	
(...)		(...)	
145.3 Definições		145.3 Definições	
Para a finalidade deste regulamento, aplicam-se as seguintes definições, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01:		Para a finalidade deste regulamento, aplicam-se as seguintes definições, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01: <u>e na seção 43.1-I do RBAC 43:</u>	Após avaliação da contribuição nº 72 da Audiência Pública nº 26/2016, contribuição essa que não foi analisada no respectivo processo por não ser parte do escopo do processo 00058.051454/2016-59, identificou-se oportunidade de remover as definições de “artigo” e “manutenção de linha” do RBAC 145 em função da duplicidade dessas definições com o RBAC 43. A alteração do texto deste parágrafo proporciona aplicabilidade das definições do RBAC 43 também ao RBAC 145.
(...)		(...)	
(b) <i>Artigo</i> significa uma aeronave, célula,		<del>(b) <i>Artigo</i> significa uma aeronave, célula,</del>	Definição de “Artigo” removida do RBAC

<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
motor, hélice, acessório, componente ou suas partes. Para efeito deste regulamento, artigo tem o mesmo significado de produto aeronáutico.		<del>motor, hélice, acessório, componente ou suas partes. Para efeito deste regulamento, artigo tem o mesmo significado de produto aeronáutico.</del> (b) [Reservado].	145 por duplicidade com o RBAC 43. Vide caput da seção 145.3.
(...) <p>(d)-I <i>Manutenção de linha</i> significa:</p> <p>(1) uma inspeção programada que contém serviço e/ou inspeções que não requerem treinamento especial, equipamento especial, recursos especiais ou instalações especiais (inclui <i>checks</i> progressivos, desde que todas as tarefas desses <i>checks</i> possam ser executadas seguramente no local pretendido); e</p> <p>(2) uma tarefa que pode incluir:</p> <p>(i) pesquisa de pane;</p> <p>(ii) correção de discrepâncias;</p> <p>(iii) troca de componentes, o que pode incluir troca de motores e hélices, e teste de rampa;</p> <p>(iv) manutenção programada e/ou <i>checks</i>, incluindo inspeções visuais que irão detectar condições insatisfatórias/discrepâncias óbvias, desde que não seja necessária uma inspeção detalhada. Pode incluir itens da estrutura interna, sistemas e grupo motopropulsor que são visíveis por meio de painéis de acesso rápido; e</p>		(...) <p>(d)-I <del><i>Manutenção de linha</i></del> significa:[Reservado].</p>	Definição de “Manutenção de linha” removida do RBAC 145 por duplicidade com o RBAC 43. Vide caput da seção 145.3.

<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
(v) pequenos reparos ou alterações que não requeiram extensas desmontagens e possam ser cumpridas por práticas simples.			
(...)		(...)	
SUBPARTE B CERTIFICAÇÃO		SUBPARTE B CERTIFICAÇÃO	
(...)		(...)	
145.55 Validade e renovação do certificado		145.55 Validade e renovação do certificado	
(...)		(...)	
(c) Cada organização de manutenção certificada pela ANAC fora do Brasil que deseje renovar seu certificado deve submeter o requerimento de renovação até 60 (sessenta) dias antes do vencimento do certificado atual. Se o pedido de renovação não for feito nesse prazo, a organização de manutenção deverá seguir os procedimentos de requerimento conforme a seção 145.51.		(c) Cada organização de manutenção certificada pela ANAC fora do Brasil que deseje renovar seu certificado deve submeter o requerimento de renovação <del>até</del> <u>até</u> <del>ao</del> <u>menos</u> 60 (sessenta) dias antes do vencimento do certificado atual. Se o pedido de renovação não for feito nesse prazo, a organização de manutenção deverá seguir os procedimentos de requerimento conforme a seção 145.51.	Após análise de sugestão recebida de servidor da ANAC, identificou-se que o termo “até 60 (sessenta) dias” poderia trazer interpretação diferente da leitura esperada de “ao menos 60 (sessenta) dias”, tendo sido adequado o texto para melhor entendimento.
(...)		(...)	
SUBPARTE D PESSOAL		SUBPARTE D PESSOAL	
(...)		(...)	
145.155 Requisitos do pessoal de inspeção		145.155 Requisitos do pessoal de inspeção	
(...)		(...)	
(d)-I Todo o pessoal de inspeção diretamente relacionado com as		(d)-I <del>Todo</del> <u>Exceto no caso de designação limitada para pilotos segundo a seção</u>	Foi incluída exceção para obrigatoriedade de habilitação segundo o RBHA/RBAC 65

<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
atividades de manutenção, manutenção preventiva ou alteração, se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, deve ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme critério estabelecido pela ANAC.		<u>145.158-I, todo</u> o pessoal de inspeção diretamente relacionado com as atividades de manutenção, manutenção preventiva ou alteração, se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, deve ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme critério estabelecido pela ANAC.	no caso de piloto executando manutenção, em função da inclusão da seção 145.158-I permitindo a designação de pilotos para execução de ações de manutenção limitadas, sua inspeção e aprovação para retorno ao serviço.  Foi eliminada a terminologia “manutenção preventiva”, que passa a ser parte do conceito de manutenção.
(...)		(...)	
<b>145.157</b> Pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço		<b>145.157</b> Pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço	
(a) Cada organização de manutenção certificada localizada no Brasil deve assegurar que cada pessoa autorizada a aprovar um artigo para retorno ao serviço conforme o certificado de organização de manutenção e suas especificações operativas esteja habilitada de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo.		(a) Cada organização de manutenção certificada localizada no Brasil deve assegurar que cada pessoa autorizada a aprovar um artigo para retorno ao serviço conforme o certificado de organização de manutenção e suas especificações operativas esteja habilitada de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo-, <u>exceto no caso de designação limitada para pilotos segundo a seção 145.158-I.</u>	Foi incluída exceção para obrigatoriedade de habilitação segundo o RBHA/RBAC 65 no caso de piloto executando manutenção, em função da inclusão da seção 145.158-I permitindo a designação de pilotos para execução de ações de manutenção limitadas, sua inspeção e aprovação para retorno ao serviço.
(...)		(...)	
	<b>Nota:</b> vide Quadro 2 para uma comparação item a item da regulamentação EASA com sua implementação no RBAC 145.	<u>145.158-I Designação limitada para pilotos</u>	Seção incluída para detalhar aspectos relativos à designação de pilotos pela organização de manutenção para execução, inspeção e aprovação para retorno ao serviço de certas tarefas de

<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
	145.A.30 Personnel requirements (...)  (j) By derogation to points (g) and (h), in relation to the obligation to comply with Annex III (Part-66), the organisation may use certifying staff qualified in accordance with the following provisions:		manutenção sob certas condições. O texto é baseado nos pontos 145.A.30(j)(3)(4) da Parte 145 da regulamentação da EASA.
	(...)  3. For a repetitive pre-flight airworthiness directive which specifically states that the flight crew may carry out such airworthiness directive, the organisation may issue a limited certification authorisation to the aircraft commander and/or the flight engineer on the basis of the flight crew licence held. However, the organisation shall ensure that sufficient practical training has been carried out to ensure that such aircraft commander or flight engineer can accomplish the airworthiness directive to the required standard.  4. In the case of aircraft operating away from a supported location the organisation may issue a limited certification authorisation to the	<u>(a) Uma organização de manutenção localizada no Brasil poderá designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço sob as seguintes limitações:</u>	A designação limitada para pilotos prevê que o piloto realize manutenção, inspeção e aprovação para retorno ao serviço. Essa terminologia difere daquela utilizada pela EASA (apenas <i>certifying staff</i> ) para preservar harmonização com outras seções do RBAC 145 e também com o RBAC 43.  Na EASA, as prerrogativas são direcionadas a pilotos comerciais e pilotos de linha aérea via AMC ( <i>Acceptable Means of Compliance</i> ) 145.A.30(j)(4).  Na implementação da regra na ANAC, a restrição a pilotos com licença de aluno piloto e de piloto privado decorre da proibição, pelo RBAC 61, de tais pilotos desempenharem atividades remuneradas, sendo que a designação para manutenção por piloto sob o sistema de qualidade de uma organização de manutenção certificada segundo RBAC 145 é destinada a pilotos contratados,

<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
	<p>commander and/or the flight engineer on the basis of the flight crew licence held subject to being satisfied that sufficient practical training has been carried out to ensure that the commander or flight engineer can accomplish the specified task to the required standard. The provisions of this point shall be detailed in an exposition procedure.</p> <p><i>Nota: os pontos (g) e (h) mencionados tratam de requisitos de licença de pessoal de para aprovação para retorno ao serviço (certifying staff).</i></p> <p><b>AMC 145.A.30(j)(4) Personnel requirements</b> (EASA Decision 2015/029/R)</p> <p>1. For the issue of a limited certification authorisation:</p> <p>(a) the commander should hold either an air transport pilots license (ATPL), or a commercial pilots license (CPL).</p> <p>(b) The flight engineer should hold either an ATPL, CPL or a national flight engineer licence acceptable to the competent authority on the aircraft type.</p>		<p>presumindo remuneração. A prerrogativa não foi limitada a pilotos comerciais e de linha aérea apenas, como na EASA, por existir uma gama de tipos de licenças que permitem operação remunerada.</p> <p>A limitação de que a organização de manutenção se localize no Brasil tem por objetivo evitar que as alterações propostas requeiram condições especiais em acordos bilaterais envolvendo reconhecimento de funções de manutenção. Adicionalmente, não se espera que pilotos sejam designados por organizações de manutenção estrangeiras que possuam um certificado ANAC, já que tal designação está associada a um vínculo contínuo de ações daquele piloto sob a organização de manutenção, vínculo esse que não existe, via de regra, com organização estrangeira que realiza serviços eventuais na aeronave.</p>
		<p><u>(1) as tarefas sejam limitadas a:</u></p> <p><u>(i) manutenção preventiva; e</u></p> <p><u>(ii) tarefas de reconfiguração da aeronave para outras atividades, desde que o projeto de tipo ou suplementar de tipo</u></p>	<p>Na regulamentação EASA, são previstas duas situações:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade (145.A.30(j)(3)); e</li> <li>- outras ações quando a aeronave encontra-se em localização não suportada (145.A.30(j)(4)), sendo que as</li> </ul>



<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
	<p>2. In addition the limited certification authorisation is subject to the maintenance organisation exposition containing procedures to address the personnel requirements of 145.A.30(e) and associated AMC and guidance material. The procedures should be accepted by the competent authority and should include as a minimum:</p> <p>(a) Completion of adequate maintenance airworthiness regulation training.</p> <p>(b) Completion of adequate task training for the specific task on the aircraft. The task training should be of sufficient duration to ensure that the individual has a thorough understanding of the task to be completed and will involve training in the use of associated maintenance data.</p> <p>(c) Completion of the procedural training as specified in Part-145.</p> <p>2.(i) Typical tasks that may be certified and/or carried out by the commander holding an ATPL or CPL are minor maintenance or simple checks included in the following list:</p> <p>(a) Replacement of internal lights, filaments and flash tubes.</p> <p>(b) Closing of cowlings and refitment of quick access inspection panels.</p>	<p><u>aplicável preveja a reconfiguração rápida da aeronave, existam dados técnicos disponíveis para a reconfiguração e não sejam necessárias ferramentas especiais;</u></p>	<p>ações permitidas estão delimitadas no AMC 145.A.30(j)(4).</p> <p>Na implementação da designação limitada para pilotos no RBAC 145, optou-se por não distinguir diretrizes de aeronavegabilidade das demais ações, limitando assim que o piloto atue somente “em local não suportado” mesmo para diretrizes de aeronavegabilidade. Isso se deve por ser sempre preferido que, existindo uma organização de manutenção ou mecânico de manutenção aeronáutica disponível, as ações de manutenção sejam realizadas por tais pessoas.</p> <p>Adicionalmente, optou-se por harmonizar o escopo de tarefas permitido para o piloto contratado, sob designação de uma organização de manutenção, com o do piloto proprietário, sem designação, diretamente via RBAC 43. A diferença na manutenção por pilotos contratados está no sistema de qualidade da organização de manutenção e no treinamento geral e específico que o piloto recebe para ser designado. Tal conjunto de tarefas está presente na listagem de tarefas de manutenção preventiva do parágrafo</p>

<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
	<p>(c) Role changes e.g. stretcher fit, dual controls, FLIR, doors, photographic equipment etc.</p> <p>(d) Inspection for and removal of de-icing/anti-icing fluid residues, including removal/closure of panels, cowls or covers that are easily accessible but not requiring the use of special tools.</p> <p>(e) Any check/replacement involving simple techniques consistent with this AMC and as agreed by the competent authority.</p> <p>2.(ii) Holders of flight engineer licence acceptable to the competent authority on the aircraft type, may only exercise this limited certification authorisation privilege when performing the duties of a flight engineer. In addition to paragraph 2(i)(a) to (e) other typical minor maintenance or simple defect rectification tasks that may be carried out are included in the following list:</p> <p>(a) Replacement of wheel assemblies.</p> <p>(b) Replacement of simple emergency equipment that is easily accessible.</p> <p>(c) Replacement of ovens, boilers and beverage makers.</p> <p>(d) Replacement of external lights.</p> <p>(e) Replacement of passenger and cabin</p>		<p>A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43. As alterações propostas no RBAC 43 incluem o cumprimento de ações requeridas por diretrizes de aeronavegabilidade (parágrafo A43.1(c)(32)-I do Apêndice A do RBAC 43).</p> <p>Além dessa listagem, o item 2(i)(c) do AMC 145.A.30(j)(4) prevê tarefas de “<i>role change</i>”, não cobertas pela listagem do Apêndice A do RBAC 43. Dessa forma, foi incluído item específico no RBAC 145.</p> <p>O termo “<i>role change</i>” foi adaptado para “reconfiguração da aeronave”. Por ser um termo amplo, que pode ser muito simples e rápido (por exemplo, instalação de duplo comando em helicóptero para instrução em voo) quanto extremamente complexo (conversão de aeronave de passageiros para carga com grandes alterações), foram incluídas limitações para delimitar melhor que reconfigurações podem ser realizadas por pilotos.</p>
		<p><u>(2) o piloto tenha completado e sido aprovado em treinamento inicial e recorrente cobrindo:</u></p>	<p>Os requisitos de treinamento são derivados dos pontos 145.A.30(j)(3)(4) da Parte 145 da regulamentação EASA (treinamento prático suficiente), e do detalhamento presente no AMC</p>
		<p><u>(i) a regulamentação aplicável às</u></p>	



<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
	crew seats, seat belts and harnesses.	<u>atividades de manutenção e manutenção preventiva;</u>	145.A.30(j)(4), item 2.
	(f) Simple replacement of overhead storage compartment doors and cabin furnishing items.	<u>(ii) as tarefas de manutenção e manutenção preventiva designadas para o piloto, incluindo treinamento prático suficiente, bem como no uso dos dados técnicos aplicáveis; e</u>	
	(g) Replacement of static wicks. (h) Replacement of aircraft main and APU aircraft batteries.	<u>(iii) os procedimentos aplicáveis da organização de manutenção;</u>	
	(i) Replacement of in-flight entertainment system components other than public address.	<u>(3) a designação tenha validade limitada a no máximo 12 meses e sua renovação esteja condicionada à aprovação em treinamento recorrente;</u>	Parágrafo derivado do AMC 145.A.30(j)(4), item 3. Apesar de ser proveniente de um meio aceitável de cumprimento da regulamentação da EASA, por tratar-se de limitação a uma prerrogativa, optou-se por incluí-la no texto do RBAC 145, ao invés de uma Instrução Suplementar (IS).
	(j) The de-activation only of sub-systems and aircraft components as permitted by the operator's minimum equipment list where such de-activation is agreed by the competent authority as a simple task. (k) Re-setting of tripped circuit breakers under the guidance of maintenance control.	<u>(4) a aeronave seja operada por esse piloto;</u>	Limitação incluída para prevenir que um piloto possa ser designado para realizar ações de manutenção em diversas aeronaves (frota), substituindo um mecânico, sem que seja o piloto que conduzirá o próximo voo. Também é baseado no requisito dos pontos 145.A.30(j)(3)(4) em que o termo “comandante” é utilizado, significando o piloto da aeronave específica.
	(l) Any other task agreed by the competent authority as a simple task for a particular aircraft type.  3. The authorisation should have a finite life of twelve months subject to satisfactory re-current training on the applicable aircraft type.	<u>(5) a aeronave não esteja vinculada a empresa que opere segundo o RBAC 121;</u>	Durante a fase de estudos do tema “Manutenção preventiva por pilotos”, identificou-se que em operações segundo

<b>RBAC 145, emenda 02</b> (somente trechos afetados)	<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02	<b>Justificativas</b>
			RBAC 121 não poderia ser permitida nenhuma ação de manutenção por pilotos.  Esta limitação não existe na regulamentação EASA.
		<u>(6) a aeronave encontre-se em local sem disponibilidade de mecânico de manutenção ou de organização de manutenção certificada para o modelo; e</u>	Limitação derivada do texto do ponto 145.A.30(j)(4) da regulamentação da EASA.
		<u>(7) o piloto porte consigo a designação original assinada de que trata esta seção.</u>	Este parágrafo não existe na regulamentação EASA e foi incluído para auxiliar na fiscalização em campo de atividades realizadas por tais pilotos.
(...)		(...)	
<b>SUBPARTE E</b> REGRAS DE OPERAÇÃO		<b>SUBPARTE E</b> REGRAS DE OPERAÇÃO	
(...)		(...)	
145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção		145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção	
O manual da organização de manutenção deve incluir o seguinte:		O manual da organização de manutenção deve incluir o seguinte:	
(...)		(...)	
(a)-I procedimentos utilizados para estabelecer as competências do pessoal de manutenção, de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo;		(a)-I procedimentos utilizados para estabelecer as competências do pessoal de manutenção, de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo, <u>bem como dos pilotos designados segundo a seção 145.158-I;</u>	Parágrafo alterado para prever que as competências de pilotos designados com base na seção 145.158-I também sejam estabelecidas, adicionalmente ao pessoal habilitado segundo RBHA 65.
(...)		(...)	

RBAC 145, emenda 02 (somente trechos afetados)	EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4) (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 02	Justificativas
		<u>(f)-I procedimentos para emissão e gerenciamento de designação limitada para pilotos, conforme seção 145.158-I;</u>	Parágrafo incluído para que o manual da organização de manutenção (MOM) cubra a possibilidade de designação prevista na seção 145.158-I.
(...)		(...)	
145.213 Inspeção da manutenção, manutenção preventiva ou alteração		145.213 Inspeção da manutenção, manutenção preventiva ou alteração	Foi eliminada a terminologia “manutenção preventiva”, que passa a ser parte do conceito de manutenção.
(...)		(...)	
(d) Para uma organização de manutenção localizada no Brasil, somente uma pessoa autorizada por essa organização, detentora de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC, pode assinar a inspeção final e a liberação de manutenção.		(d) Para uma organização de manutenção localizada no Brasil, somente uma pessoa autorizada por essa organização, detentora de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC <u>ou designada segundo a seção 145.158-I deste RBAC</u> , pode assinar a inspeção final e a liberação de manutenção.	Parágrafo alterado para compatibilização com a seção 145.158-I.
(...)		(...)	

Quadro 2 – Correspondência da regulamentação EASA utilizada como referência e a implementação na proposta para audiência pública do RBAC 145

EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4) (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 02 do RBAC 145	Justificativas
EASA – Parte 145 (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536)		
(...)		
145.A.30 Personnel requirements		
(...)		
(j) By derogation to points (g) and (h), in relation to the obligation to comply with Annex III (Part-66), the organisation may use certifying staff qualified in accordance with the following provisions:	<u>145.158-I Designação limitada para pilotos</u>	As previsões para os pontos 145.A.30(j)(3) e (4) foram incluídas na nova seção 145.158-I do RBAC 145.
(...)		
3. For a repetitive pre-flight airworthiness directive which specifically states that the flight crew may carry out such airworthiness directive, the organisation may issue a limited certification authorisation to the aircraft commander and/or the flight engineer on the basis of the flight crew licence held. However, the organisation shall ensure that sufficient practical training has been carried out to ensure that such aircraft commander or flight engineer can accomplish the airworthiness directive to the required standard.	<u>145.158-I Designação limitada para pilotos</u> <u>(a) Uma organização de manutenção localizada no Brasil poderá designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço sob as seguintes limitações:</u> <u>(1) as tarefas sejam limitadas a:</u> <u>(i) manutenção preventiva; e</u> (...) <u>(2) o piloto tenha completado e sido aprovado em treinamento inicial e recorrente cobrindo:</u> <u>(i) a regulamentação aplicável às atividades de manutenção e manutenção preventiva;</u> <u>(ii) as tarefas de manutenção e manutenção preventiva designadas para o piloto, incluindo treinamento prático suficiente, bem como no uso dos dados técnicos</u>	O item 145.A.30(j)(3) possui diversos requisitos, explicados individualmente a seguir.  <b>Escopo</b> Na EASA, este item se limita a diretrizes de aeronavegabilidade pré-voos que mencionem explicitamente que as ações podem ser realizadas pela tripulação de voo.  Na implementação da regra na ANAC, optou-se por harmonizar o escopo de tarefas permitido para o piloto contratado, sob designação de uma organização de manutenção, com o do piloto proprietário, sem designação, diretamente via RBAC 43. A diferença na manutenção por pilotos contratados está no sistema de qualidade da organização de manutenção e no treinamento geral e específico que o piloto recebe para ser designado. Tal conjunto de tarefas está presente na listagem de tarefas de manutenção preventiva do

<p><b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b></p>	<p><b>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02 do RBAC 145</p>	<p><b>Justificativas</b></p>
	<p><u>aplicáveis; e</u> <u>(iii) os procedimentos aplicáveis da organização de manutenção;</u> (...) <u>(4) a aeronave seja operada por esse piloto;</u> (...) ===== RBAC 43 - MANUTENÇÃO, RECONSTRUÇÃO E ALTERAÇÃO</p> <p>APÊNDICE A DO RBAC 43 GRANDES ALTERAÇÕES, GRANDES REPAROS E MANUTENÇÃO PREVENTIVA</p> <p>A43.1 Grandes alterações, grandes reparos e manutenção preventiva (...) (c) Manutenção Preventiva. A manutenção preventiva é limitada aos seguintes trabalhos, desde que não envolva operações complexas de montagem: (...) <u>(32)-I cumprimento de ações requeridas por diretriz de aeronavegabilidade ou por item da seção limitações de aeronavegabilidade das instruções de aeronavegabilidade continuada aplicáveis, somente quando tais documentos mencionarem explicitamente que tais ações podem ser cumpridas por piloto.</u></p>	<p>parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43. As alterações propostas no RBAC 43 já incluem o cumprimento de ações requeridas por diretrizes de aeronavegabilidade (parágrafo A43.1(c)(32)-I do Apêndice A do RBAC 43).</p> <p>Dessa forma, não se limitou especificamente a diretrizes de aeronavegabilidade pré-voo, mas quaisquer diretrizes de aeronavegabilidade que prevejam ações por pilotos – via de regra em ações muito simples e tão repetitivas que não permitem aguardar a próxima intervenção de manutenção por um mecânico ou organização de manutenção.</p> <p><b>Pessoas autorizadas</b> Na regra da EASA, são permitidas ações pelo comandante da aeronave ou por engenheiro de voo. Durante os estudos realizados e nas demandas recebidas, não foram identificadas situações demandando ações de manutenção por um engenheiro de voo, dessa forma, somente pilotos foram autorizados. Ao invés de utilizar a terminologia “comandante”, o requisito foi escrito permitindo a manutenção por pilotos e colocando como requisito que a aeronave seja operada por aquele piloto (145.158-I(a)(4)). Essa limitação também previne que um piloto possa ser designado para realizar ações de manutenção em diversas aeronaves (frota), substituindo um mecânico, sem que seja o piloto que conduzirá o próximo voo.</p>

<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02 do RBAC 145	<b>Justificativas</b>
		<p><b>Treinamento</b></p> <p>No texto do requisito 145.A.30(j)(3), é exigido treinamento prático suficiente para que o comandante possa executar a tarefa atendendo ao padrão requerido. No AMC 145.A.30(j)(4), ainda que não seja diretamente aplicável a esse requisito, o treinamento é dividido em três áreas (vide item específico abaixo para o item 2 do AMC 145.A.30(j)(4)). Apesar de constarem em AMC (meio aceitável de cumprimento), decidiu-se manter o mesmo detalhamento no parágrafo 145.158-I(a)(2), uma vez que trazem requisitos prescritivos, mais adequados em um RBAC do que em IS.</p>
<p>4. In the case of aircraft operating away from a supported location the organisation may issue a limited certification authorisation to the commander and/or the flight engineer on the basis of the flight crew licence held subject to being satisfied that sufficient practical training has been carried out to ensure that the commander or flight engineer can accomplish the specified task to the required standard. The provisions of this point shall be detailed in an exposition procedure.</p>	<p><u>145.158-I Designação limitada para pilotos</u>  <u>(a) Uma organização de manutenção localizada no Brasil poderá designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço sob as seguintes limitações:</u>            (...)  <u>(6) a aeronave encontrar-se em local sem disponibilidade de mecânico de manutenção ou de organização de manutenção certificada para o modelo; e</u>            =====            145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção</p>	<p>O item 145.A.30(j)(4) da Parte 145 da regulamentação EASA é bastante próximo ao item (3) acima, com algumas exceções:</p> <p><b>Escopo</b></p> <p>O item 145.A.30(j)(4) não especifica escopo, o qual é definido no AMC 145.A.30(j)(4). Em função disso, o escopo no requisito da ANAC foi implementando de forma prescritiva, utilizando como base a listagem do parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43. Vide mais detalhes abaixo para o 2.(i).</p> <p><b>Localização da aeronave</b></p> <p>A regulamentação da EASA menciona para este ponto que os serviços sejam em aeronave operada distante de local suportado. Isso foi implementado através do parágrafo 145.158-I(a)(6) no RBAC 145.</p> <p><b>Procedimentos</b></p>



EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4) (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 02 do RBAC 145	Justificativas
	<p>O manual da organização de manutenção deve incluir o seguinte: (...) (a)-I procedimentos utilizados para estabelecer as competências do pessoal de manutenção, de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo, <u>bem como dos pilotos designados segundo a seção 145.158-I;</u> (...) <u>(f)-I procedimentos para emissão e gerenciamento de designação limitada para pilotos, conforme seção 145.158-I;</u> (...)</p>	<p>O item 145.A.30(j)(4) requer que as provisões deste item sejam detalhadas em um procedimento do manual (nota: na Parte 145 da regulamentação EASA, o termo “Maintenance Organization Exposition” é utilizado para o manual da organização de manutenção). A implementação desse requisito ocorreu através dos parágrafos 145.209(a)-I e (f)-I.</p>
<p><b>AMC 145.A.30(j)(4) Personnel requirements</b> ED Decision 2015/029/R</p>		<p>Apesar de se tratar de meio aceitável de cumprimento (AMC), pelo fato do ponto 145.A.30(j)(4) ser bastante genérico e não especificar escopo, decidiu-se incorporar as provisões deste AMC no texto do requisito.</p>
<p>1. For the issue of a limited certification authorisation:</p>		
<p>(a) the commander should hold either an air transport pilots license (ATPL), or a commercial pilots license (CPL).</p>	<p><u>145.158-I Designação limitada para pilotos</u> <u>(a) Uma organização de manutenção localizada no Brasil poderá designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço sob as seguintes limitações:</u> (...)</p>	<p>Na EASA, as prerrogativas são direcionadas a pilotos comerciais e pilotos de linha aérea via AMC (<i>Acceptable Means of Compliance</i>) 145.A.30(j)(4).</p> <p>Na implementação da regra na ANAC, a restrição a pilotos com licença de aluno piloto e de piloto privado decorre da proibição, pelo RBAC 61, de tais pilotos desempenharem atividades remuneradas, sendo que a designação para manutenção por piloto sob o sistema de qualidade de uma organização de manutenção certificada segundo RBAC 145 é destinada a pilotos contratados, presumindo remuneração. A prerrogativa</p>

EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4) (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 02 do RBAC 145	Justificativas
		não foi limitada a pilotos comerciais e de linha aérea apenas, como na EASA, por existir uma gama de tipos de licenças que permitem operação remunerada.
(b) The flight engineer should hold either an ATPL, CPL or a national flight engineer licence acceptable to the competent authority on the aircraft type.	Sem correspondente na regulamentação da ANAC.	Não está prevista regulamentação de manutenção por engenheiro de voo neste processo.
2. In addition the limited certification authorisation is subject to the maintenance organisation exposition containing procedures to address the personnel requirements of 145.A.30(e) and associated AMC and guidance material. The procedures should be accepted by the competent authority and should include as a minimum:	<p>145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção</p> <p>O manual da organização de manutenção deve incluir o seguinte:</p> <p>(...)</p> <p>(a)-I procedimentos utilizados para estabelecer as competências do pessoal de manutenção, de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo, <u>bem como dos pilotos designados segundo a seção 145.158-I;</u></p> <p>(...)</p> <p>=====</p> <p><u>145.158-I Designação limitada para pilotos</u></p> <p><u>(a) Uma organização de manutenção localizada no Brasil poderá designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço sob as seguintes limitações:</u></p> <p>(...)</p> <p><u>(2) o piloto tenha completado e sido aprovado em</u></p>	<p><b>Competências</b></p> <p>No item (2) do AMC 145.A.30(j)(4), é previsto que, para manutenção por pilotos, existam procedimentos para estabelecer e controlar competências do pessoal (previstas no item 145.A.30(e) da Parte 145 da regulamentação EASA).</p> <p>No RBAC 145, tal requisito do manual da organização de manutenção encontra-se no parágrafo 145.209(a)-I, o qual foi editado para incluir o estabelecimento de competências dos pilotos designados segundo a seção 145.158-I.</p> <p><b>Treinamento mínimo</b></p> <p>O item (2) do AMC 145.A.30(j)(4) determina, nos subitens (a), (b) e (c) o escopo de treinamento mínimo para os pilotos executando manutenção. Esses subitens foram implementados no parágrafo 145.158-I(a)(2), conforme subitens a seguir.</p>

EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4) (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – somente se aplicável à alteração	Implementação da regulamentação EASA no RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública) Marcas de revisão em comparação à emenda 02 do RBAC 145	Justificativas
	<u>treinamento inicial e recorrente cobrindo:</u>	
(a) Completion of adequate maintenance airworthiness regulation training	<u>(i) a regulamentação aplicável às atividades de manutenção e manutenção preventiva;</u>	Item (2)(a) do AMC 145.A.30(j)(4) foi convertido no parágrafo 145.158-I(a)(2)(i) no RBAC 145.
(b) Completion of adequate task training for the specific task on the aircraft. The task training should be of sufficient duration to ensure that the individual has a thorough understanding of the task to be completed and will involve training in the use of associated maintenance data	<u>(ii) as tarefas de manutenção e manutenção preventiva designadas para o piloto, incluindo treinamento prático suficiente, bem como no uso dos dados técnicos aplicáveis; e</u>	Item (2)(b) do AMC 145.A.30(j)(4) foi convertido no parágrafo 145.158-I(a)(2)(ii) no RBAC 145.
(c) Completion of the procedural training as specified in Part-145	<u>(iii) os procedimentos aplicáveis da organização de manutenção;</u>	Item (2)(c) do AMC 145.A.30(j)(4) foi convertido no parágrafo 145.158-I(a)(2)(iii) no RBAC 145.
2.(i) Typical tasks that may be certified and/or carried out by the commander holding an ATPL or CPL are minor maintenance or simple checks included in the following list: (a) Replacement of internal lights, filaments and flash tubes. (b) Closing of cowlings and refitment of quick access inspection panels. (c) Role changes e.g. stretcher fit, dual controls, FLIR, doors, photographic equipment etc. (d) Inspection for and removal of de-icing/anti-icing fluid residues, including removal/closure of panels, cowls or covers that are easily accessible but not requiring the use of special tools. (e) Any check/replacement involving simple techniques consistent with this AMC and as agreed by the competent authority.	<u>145.158-I Designação limitada para pilotos</u> <u>(a) Uma organização de manutenção localizada no Brasil poderá designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço sob as seguintes limitações:</u> <u>(1) as tarefas sejam limitadas a:</u> <u>(i) manutenção preventiva; e</u> <u>(ii) tarefas de reconfiguração da aeronave para outras atividades, desde que o projeto de tipo ou suplementar de tipo aplicável preveja a reconfiguração rápida da aeronave, existam dados técnicos disponíveis para a reconfiguração e não sejam necessárias ferramentas especiais;</u> <u>(...)</u>	Na regulamentação EASA, são previstas duas situações: - cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade (145.A.30(j)(3)); e - outras ações quando a aeronave encontra-se em localização não suportada (145.A.30(j)(4)), sendo que as ações permitidas estão delimitadas no AMC 145.A.30(j)(4).  Na implementação da designação limitada para pilotos no RBAC 145, optou-se por não distinguir diretrizes de aeronavegabilidade das demais ações, limitando assim que o piloto atue somente “em local não suportado” mesmo para diretrizes de aeronavegabilidade. Isso se deve por ser sempre preferido que, existindo uma organização de manutenção ou mecânico de manutenção aeronáutica disponível, as ações de manutenção sejam realizadas por tais pessoas.

<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 145,            emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02 do RBAC 145	<b>Justificativas</b>
		<p>Adicionalmente, optou-se por harmonizar o escopo de tarefas permitido para o piloto contratado, sob designação de uma organização de manutenção, com o do piloto proprietário, sem designação, diretamente via RBAC 43. A diferença na manutenção por pilotos contratados está no sistema de qualidade da organização de manutenção e no treinamento geral e específico que o piloto recebe para ser designado. Tal conjunto de tarefas está presente na listagem de tarefas de manutenção de baixa complexidade (anteriormente chamadas de manutenção preventiva) do parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43. Essa listagem já inclui o cumprimento de ações requeridas por diretrizes de aeronavegabilidade (parágrafo A43.1(c)(32)-I do Apêndice A do RBAC 43).</p> <p>Além dessa listagem, o item 2(i)(c) do AMC 145.A.30(j)(4) prevê tarefas de “role change”, não cobertas pela listagem do Apêndice A do RBAC 43. Dessa forma, foi incluído item específico no RBAC 145.</p> <p>O termo “role change” foi adaptado para “reconfiguração da aeronave”. Por ser um termo amplo, que pode ser muito simples e rápido (por exemplo, instalação de duplo comando em helicóptero para instrução em voo) quanto extremamente complexo (conversão de aeronave de passageiros para carga com grandes alterações), foram incluídas limitações para delimitar melhor que reconfigurações podem ser realizadas por pilotos.</p>
2.(ii) Holders of flight engineer licence acceptable to the	Sem correspondente na regulamentação da ANAC.	Não está prevista regulamentação de manutenção por

<b>EASA – Parte 145 e AMC 145.A.30(j)(4)</b> (Commission Regulation (EU) 1321/2014, 2015/1088 e 2015/1536) – <b>somente se aplicável à alteração</b>	<b>Implementação da regulamentação EASA no RBAC 145, emenda 0x (proposta para audiência pública)</b> Marcas de revisão em comparação à emenda 02 do RBAC 145	<b>Justificativas</b>
<p>competent authority on the aircraft type, may only exercise this limited certification authorisation privilege when performing the duties of a flight engineer. In addition to paragraph 2(i)(a) to (e) other typical minor maintenance or simple defect rectification tasks that may be carried out are included in the following list: (...)</p>		<p>engenheiro de voo neste processo.</p>
<p>3. The authorisation should have a finite life of twelve months subject to satisfactory re-current training on the applicable aircraft type.</p>	<p><u>145.158-I Designação limitada para pilotos</u>  <u>(a) Uma organização de manutenção localizada no Brasil poderá designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço sob as seguintes limitações:</u>            (...)  <u>(3) a designação tenha validade limitada a no máximo 12 meses e sua renovação esteja condicionada à aprovação em treinamento recorrente;</u>            (...)</p>	<p>Parágrafo derivado do AMC 145.A.30(j)(4), item 3. Apesar de ser proveniente de um meio aceitável de cumprimento da regulamentação da EASA, por tratar-se de limitação a uma prerrogativa, optou-se por incluí-la no texto do RBAC 145, ao invés de uma Instrução Suplementar (IS).</p>