



Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017

Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119)

25 contribuições

Setembro/2017

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

Nº	ORIGEM/COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
	<p>Carlos Alberto Bourguignon Organização: Não Aplicável</p>	<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 119.71 (e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, segundo 119.69(a), uma pessoa deve: (2) ter 3 (três) anos de experiência dentro dos últimos 6 (seis) anos em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.71 (e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, segundo 119.69(a), uma pessoa deve: (2) ter 3 (três) anos de experiência dentro dos últimos 6 (seis) anos em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos para um detentor de certificado (121 ou 135) ou organização de manutenção aeronáutica (145);</p> <p>Justificativa Inclusão do texto “para um detentor de certificado (121 ou 135) ou organização de manutenção aeronáutica (145)” com o objetivo de limitar o termo “manutenção de produtos aeronáuticos”, que é mais abrangente, alinhando com o requisito equivalente da FAA.</p>	<p>Visto que o atual requisito 119.67(e)(1) para Inspetor Chefe já contempla exigência similar ao sugerido nesta contribuição, optou-se por inserir o mesmo texto nos requisitos 119.71(e)(2) e 119.67(d)(3), harmonizando os requisitos entre si.</p> <p>Texto final:</p> <p>“119.71(e)(2) ter 3 (três) anos de experiência dentro dos últimos 6 (seis) anos em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica;”</p> <p>“119.67(d)(3) ter 3 (três) anos de experiência dentro dos últimos 6 (seis) anos em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica;”</p>
	<p>Carlos Alberto Bourguignon Organização: Não Aplicável</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
2.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.71 (e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, segundo 119.69(a), uma pessoa deve: (1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.71 (e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.69(a) uma pessoa deve: (1) possuir título de engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;</p> <p>Justificativa A Atividade 05 – “Direção de obra e serviço técnico” da Resolução Nº 218, de 29 de Junho de 1973, não pode ser designada para o Técnico de Nível Superior ou Tecnólogo, conforme definido no próprio artigo 23 da referida Resolução.</p>	<p>Em resposta à consulta formulada pela ANAC para este assunto, o Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CONFEA nos encaminhou por Ofício cópia da Deliberação nº216/2010 da Comissão de Educação e Atribuição Profissional - CEAP, onde se deliberou que o Sistema CREA/CONFEA não exige gradação de competência profissional ou funcional para a função de responsável técnico ou diretor de manutenção, podendo assumir estas funções, além de engenheiros, os técnicos de nível médio da área industrial e os técnicos de nível superior ou os tecnólogos, desde que tenham registrada, nos seus assentamentos no</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

		CREA, a atribuição coerente com a atividade desempenhada. <input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
	Carlos Alberto Bourguignon Organização: Não Aplicável	
3.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67 (d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve: (1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.67 (d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve: (1) possuir título de engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;</p> <p>Justificativa A Atividade 05 – “Direção de obra e serviço técnico” da Resolução Nº 218, de 29 de Junho de 1973, não pode ser designada para o Técnico de Nível Superior ou Tecnólogo, conforme definido no próprio artigo 23 da referida Resolução.</p>	Ver resposta à contribuição nº2.
	Carlos Alberto Bourguignon Organização: Não Aplicável	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
4.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67 (e) Para atuar como Inspetor Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve: (1) (i) ser mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos células e grupo motopropulsor, há pelo menos 3 anos dentro dos últimos 6 (seis) anos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos, dos quais pelo menos 1 ano como inspetor de manutenção ou de aeronavegabilidade;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.67 (e) Para atuar como Inspetor Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve: (1) (i) ser mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos células e grupo motopropulsor, há pelo menos 3 anos dentro dos últimos 6 (seis) anos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado (121 ou 135) ou organização de manutenção aeronáutica (145), dos quais pelo menos 1 ano como inspetor de manutenção ou de aeronavegabilidade;</p> <p>Justificativa Inclusão do texto “para um detentor de certificado (121 ou 135) ou organização de manutenção aeronáutica (145)” com o objetivo de limitar o termo “atividades variadas de manutenção”, que é muito abrangente, alinhando com o requisito equivalente da FAA.</p>	Ver resposta à contribuição nº 6.
	Carlos Alberto Bourguignon Organização: Não Aplicável	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
5.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67 (e) Para atuar como Inspetor Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve: (1) ser habilitado como em (d)(1) e ter 3 (três) anos dentro dos últimos 6 (seis) anos de experiência no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica; ou:</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.67 (e) Para atuar como Inspetor Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve: (1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada; e ter 3 (três) anos dentro dos últimos 6 (seis) anos de experiência no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica; ou</p>	A nova redação deste requisito faz referência ao 119.67(d)(1) que já contempla esta solicitação. Ver resposta à contribuição nº 6.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

	<p>Justificativa A função de Inspetor Chefe pode ser enquadrada nas atividades que podem ser designadas para o Técnico de Nível Superior ou Tecnólogo, conforme definido no artigo 23 da Resolução Nº 218, de 29 de Junho de 1973.</p>	
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
<p>6.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67 (e) (1) ser habilitado como em (d)(1) e ter 3 (três) anos dentro dos últimos 6 (seis) anos de experiência no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica; ou: (i) ser mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos células e grupo motopropulsor, há pelo menos 3 anos dentro dos últimos 6 (seis) anos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos, dos quais pelo menos 1 ano como inspetor de manutenção ou de aeronavegabilidade;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.67 (e) (1) atender a um dos seguintes requisitos: (i) atender 119.67(d)(1) e ter 3 (três) anos dentro dos últimos 6 (seis) anos de experiência no exercício de atividades de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica; ou (ii) ser mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos células e grupo motopropulsor, há pelo menos 3 anos e, dentro dos últimos 6 (seis) anos, ter 3 (três) anos de experiência no exercício de atividades de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos, dos quais pelo menos 1 ano como inspetor de manutenção ou de aeronavegabilidade; e</p> <p>Justificativa Sugiro reavaliar o posicionamento dos requisitos. Considerando que são duas opções, uma alternativa à outra, entendo que uma não deveria ser subparágrafo da outra. Considerando ainda a proposta de exclusão de 119.67(e)(2), os parágrafos poderiam ser alinhados aos do 14 CFR Part 119, utilizando 119.67(e)(1) e (2) para as alternativas.</p> <p>Quanto ao texto, sugiro avaliar o uso de “atividades variadas” de manutenção, observando que isso demandaria definir o quão variadas tais atividades deveriam ser. Observo que, aqui, o “variadas” cumpriria papel de requisito, limitando a aceitação de alguém que tenha obtido experiência, nos últimos 6 anos, cumprindo uma atividade única (ou seja, não variada). Entendo que, se a intenção é admitir qualquer atividade de manutenção, não é necessário qualquer qualificador, bastando citar “atividades de manutenção”, podendo-se também explicitar “quaisquer atividades de manutenção” (embora eu entenda que isso seja desnecessário).</p> <p>Ainda, sugiro corrigir o texto do último parágrafo, deixando claro que se trata de dois prazos distintos: um para o tempo em que o candidato precisa estar habilitado (há pelo menos 3 anos) e outro para o tempo de experiência (3 anos nos últimos 6). No texto proposto, a expressão “há pelo menos 3 anos dentro dos últimos 6 (seis) anos” fica confusa pois se referiria tanto ao tempo desde a habilitação como MMA quanto ao tempo de experiência. O texto foi parcialmente alinhado ao primeiro parágrafo.</p>	<p>Revisada a estrutura dos parágrafos e excluído o termo “variadas” como sugerido. Para 119.67(e)(1)(ii), incluída a expressão “para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica” e excluído o termo “inspetor de aeronavegabilidade” por não ser um termo empregado pelas empresas aéreas e para melhor alinhamento com o texto correspondente da FAA.</p> <p>Quanto ao período exigido no requisito, esclarecemos que o que se espera é, pelo menos, durante 3 anos nos últimos 6 anos, que o profissional se manteve ativo, tendo executado atividades de manutenção com sua habilitação como mecânico de manutenção aeronáutica válida.</p> <p>Texto final:</p> <p>“(e) Para atuar como Inspetor Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve:</p> <p>(1) atender a um dos seguintes requisitos:</p> <p>(i) ser habilitado como em 119.67(d)(1) e ter 3 (três) anos dentro dos últimos 6 (seis) anos de experiência no exercício de atividades de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica; ou</p> <p>(ii) ser mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos células e grupo motopropulsor, há pelo menos 3 anos dentro dos últimos 6 (seis) anos no exercício de atividades de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica, dos</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

		quais pelo menos 1 ano como inspetor de manutenção.” <input type="checkbox"/> Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	
7.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67 (d) (4) ter realizado curso em um dos aviões de maior categoria de certificação de tipo e motorização operados pelo detentor de certificado ou ter experiência prática em atividades de manutenção em aviões de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operados pelo detentor de certificado; e</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão A depender do esclarecimento.</p> <p>Justificativa Considerando que, na prática, o RBAC nº 121 requer a operação de aviões da categoria transporte (121.157(f), que apenas permite operar aviões não incluídos na categoria transporte de o certificado de tipo for emitido até 31/12/1964), sugiro avaliar se cabe mencionar aqui “maior categoria de certificação de tipo”.</p> <p>Na primeira alternativa (curso), quando se utiliza “maior”, estabelece-se uma certa hierarquia que não necessariamente é óbvia – da mesma forma que ocorre quando se utiliza “aeronave mais complexa” em outros trechos do RBAC. Nesse caso, sugiro confirmar se “maior” também se aplica a “motorização” (caso contrário, será necessário especificar de que motorização se está tratando; poderia ser “motorização similar”, como na segunda alternativa). Caso se aplique, sugiro confirmar como é medida a maior motorização (se do tipo de motorização: a reação > turbohélice > convencional; ou se pela potência do motor ou qualquer outro parâmetro).</p> <p>Além disso, na alternativa de experiência prática, não fica claro o que deve ser cobrado do candidato quando o operador utiliza aviões de motorizações diferentes (atualmente motor turbohélice e turbojato/a reação – considerando, aqui, que os motores convencionais já não são utilizados sob o RBAC nº 121). Caso o candidato não possua curso, seria requerido possuir experiência prática tanto em aviões turbohélice quanto em aviões a reação? Ou um candidato que tenha experiência apenas com aviões a reação cumpriria o requisito, por ter experiência em aviões de motorização similar a um dos modelos operados?</p> <p>Sugiro, após o esclarecimento, especificar se se trata de “todos os aviões operados pelo detentor de certificado” ou “um dos modelos de aviões operados pelo detentor de certificado”, ou texto similar.</p>	<p>Retirada a expressão “categoria de certificação de tipo e”. Os meios de cumprimento serão detalhados em Instrução Suplementar.</p> <p>Quanto à experiência, importante esclarecer ainda que, a exemplo do praticado pela FAA, haverá a possibilidade de solicitar autorizações à ANAC, caso a caso, aos que possuem experiência comparável, com base no disposto em 119.67(f).</p> <p>Texto final: “(4) ter realizado curso em um dos aviões de maior motorização operados pelo detentor de certificado ou ter experiência prática em atividades de manutenção em aviões de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operados pelo detentor de certificado.”</p>
	<p>Ednei Ramthum do Amaral Organização: ANAC</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado
8.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67 (d) (5) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.</p> <p>(e) (2) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.67</p>	<p>Removidos os requisitos propostos na Audiência Pública 119.67(d)(5), 119.67(e)(2) e 119.71(e)(4) por já estarem contemplados nos requisitos 119.65(d)(2) e 119.69(d)(2).</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

	<p>(d) (5) [reservado]</p> <p>(e) (2) [reservado]</p> <p>[ou retirados de vez os parágrafos, considerando que não consta similar no 14 CFR Part 119]</p> <p>Justificativa Avaliar a necessidade desse requisito, considerando o que já consta em 119.65(d)(2), aplicável a todo o pessoal de administração requerido e que já cobra conhecimento dos RBAC (e é mais geral do que apenas o próprio RBAC nº 119, citado nas propostas de 119.67(d)(5) e 119.67(e)(2)), das especificações operativas e do manual requerido por 121.133 (que na verdade é o "sistema de manuais" do operador e já inclui manutenção, como pode ser observado em 121.133(c)).</p> <p>Observe que, provavelmente por esse motivo, não consta equivalente no 14 CFR Part 119.</p> <p>Considerar a mesma contribuição também para 119.71(e)(4).</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>9.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.71 (d) (4) ter realizado curso em uma das aeronaves de maior categoria de certificação de tipo e motorização operados pelo detentor de certificado ou ter experiência prática em atividades de manutenção em aeronaves de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operados pelo detentor de certificado;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.71 (d) (4) ter realizado curso em uma das aeronaves de maior categoria de certificação de tipo e motorização operadas pelo detentor de certificado ou ter experiência prática em atividades de manutenção em aeronaves de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operadas pelo detentor de certificado;</p> <p>[outras alterações a depender do esclarecimento citado abaixo].</p> <p>Justificativa Correção textual: uso de "operadas", concordando com "aeronaves".</p> <p>Na primeira alternativa (curso), quando se utiliza "maior", estabelece-se uma certa hierarquia que não necessariamente é óbvia – da mesma forma que ocorre quando se utiliza "aeronave mais complexa" em outros trechos do RBAC. Considerando que aeronaves sob o RBAC nº 135 podem ser certificadas em diferentes categorias (normal, transporte regional, transporte etc) e que tal categorização sofre alterações ao longo do tempo (por exemplo, com as recentes alterações do 14 CFR Part 23, com os níveis de 1 a 4, todos dentro da categoria normal de certificação), sugiro avaliar se esse é um parâmetro adequado, incluindo possíveis impactos de futura adoção de do 14 CFR Part 23 pela ANAC.</p> <p>Nesse caso, sugiro confirmar se "maior" também se aplica a "motorização" (caso contrário, será necessário especificar de que motorização se está tratando; poderia ser "motorização similar", como na segunda alternativa). Caso se aplique, sugiro confirmar como é medida a maior motorização (se do</p>	<p>Entendeu-se que a contribuição se refere a proposta de requisito 119.71(e)(3), visto que não existe o requisito 119.71(d)(4). Com base nisso, esclarecemos que a minuta do regulamento RBAC nº119 disponibilizada para Audiência Pública já contempla a concordância nominal sugerida.</p> <p>Os meios de cumprimento serão detalhados em Instrução Suplementar.</p> <p>Quanto à experiência, importante esclarecer ainda que, a exemplo do praticado pela FAA, haverá a possibilidade de solicitar autorizações à ANAC, caso a caso, aos que possuem experiência comparável, com base no disposto em 119.71(f).</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

	<p>tipo de motorização: a reação > turbohélice > convencional – precisaria encaixar aqui ainda a turboeixo, aplicável a helicópteros; ou se pela potência do motor ou qualquer outro parâmetro).</p> <p>Além disso, na alternativa de experiência prática, não fica claro o que deve ser cobrado do candidato quando o operador utiliza aeronaves de motorizações diferentes (considerado aqui 4 possibilidades: “convencional, turbohélice, turboeixo e a reação”, conforme RBAC nº 01). Caso o candidato não possua curso, seria requerido possuir experiência prática em aeronaves de todas as motorizações da frota (convencional, turbohélice, turboeixo e a reação)? Ou um candidato que tenha experiência apenas com aviões a reação cumpriria o requisito, por ter experiência em aviões de motorização similar a um dos modelos operados?</p> <p>Sugiro, após o esclarecimento, especificar se se trata de “todos as aeronaves pelo detentor de certificado” ou “um dos modelos de aeronaves operados pelo detentor de certificado”, ou texto similar.</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>10.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67 (d) (1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.67 (d) (1) possuir título de: (i) técnico industrial; (ii) técnico de nível superior (tecnólogo); ou (iii) engenheiro (1)-I ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;</p> <p>Justificativa O uso de sequência de “ou”s com um “e” ao final pode deixar dúvidas sobre a aplicabilidade da última condição (se está associada a cada uma das alternativas do “ou” ou apenas à última). Entendo que o registro junto ao CREA/CONFEA é obrigatório, independentemente do título. Sugiro separar em parágrafos ou alterar a ordem dos requisitos, ficando como exemplo: “ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada e possuir título de: (i) técnico industrial; (ii) técnico de nível superior (tecnólogo); ou (iii) engenheiro;”</p> <p>Caso seja adotada a contribuição acima, avaliar a referência em 119.67(e)(1).</p> <p>Considerar a mesma contribuição também para 119.71(e)(1).</p>	<p>De forma a eliminar possíveis dúvidas quanto à obrigatoriedade do registro junto ao CREA/CONFEA, os textos dos requisitos 119.67(d)(1) e 119.71(e)(1) foram reescritos, alinhando-os com o disposto no A145.1 do RBAC 145.</p> <p>Texto final:</p> <p>“(1) possuir título – seja técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro – e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;”</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>11.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar A145.1 (g) comprovação de:</p>	<p>Corrigida a numeração dos subparágrafos conforme sugerido.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

	<p>(i) curso em pelo menos um dos artigos mais complexos incluídos no certificado de organização de manutenção e suas especificações operativas ou experiência prática compatível com os tipos de serviços de manutenção relacionados no certificado e suas especificações operativas;</p> <p>(ii) pelo menos 3 (três) anos dentro dos últimos 6 (seis) anos de experiência em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos; e</p> <p>(iii) compatibilização de tempo e área de atuação para atuar em mais de uma empresa.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão A145.1 (g) comprovação de: (1) curso em pelo menos um dos artigos mais complexos incluídos no certificado de organização de manutenção e suas especificações operativas ou experiência prática compatível com os tipos de serviços de manutenção relacionados no certificado e suas especificações operativas;</p> <p>(2) pelo menos 3 (três) anos dentro dos últimos 6 (seis) anos de experiência em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos; e</p> <p>(3) compatibilização de tempo e área de atuação para atuar em mais de uma empresa.</p> <p>Justificativa Uso de números para identificar os subparágrafos de segundo nível, conforme padrão dos RBAC e conforme já feito em A145.1(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>12.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.47 (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferentes.</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.47 (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferente.</p> <p>Justificativa Correção textual: "local diferente" em vez de "local diferentes".</p>	<p>Realizada a correção textual conforme sugerido.</p>
	<p>Denis Loschner de Oliveira Organização: Particular</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 abordar "119.67 (d) (1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;"</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão "119.67 (d) (1) possuir título de engenheiro aeronáutico e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;"</p> <p>Justificativa O texto da nova seção 119.69(d) do RBAC 119 proposto pela ANAC, estabelece que um técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, registrados no CONFEA/CREA, poderiam atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, cargo esse exigido pela seção 119.65(a)(4) para um operador certificado pelo RBAC 121 ou 135. A seção 119.65(a) coloca que os cargos ali listados são necessários para assegurar o nível de segurança da operação, indicando claramente que não se trata de cargos administrativos somente, sendo, na verdade, cargos com responsabilidade técnica sobre a manutenção. Ademais, os RBAC, como explicitado no §1º do art. 66 da Lei 7.565/86 (CBA), estabelecem os padrões mínimos de segurança, ratificando</p>	<p>Ver resposta à contribuição nº2.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

	o entendimento acima descrito. Destarte, sendo uma atividade eminentemente técnica, dentro de uma atividade de engenharia (conforme descrito na Lei 5.194/66 e Resoluções CONFEA nº 218/73 e nº 1.010/05), está sujeita à legislação específica. Assim, conquanto a Lei 5.194/66, em seu Art. 7º, estabelece que tal atividade técnica é de competência do Engenheiro, as Resoluções CONFEA nº 218/73 e nº 1.010/05 detalham, como base na Lei supracitada, ser de competência do Engenheiro Aeronáutico tal atividade no que se refere à aeronaves, seus sistemas e seus componentes; máquinas, motores e equipamentos; instalações industriais e mecânicas relacionadas à modalidade; infra-estrutura aeronáutica; operação, tráfego e serviços de comunicação de transporte aéreo; seus serviços afins e correlatos. Portanto, concluo que a proposta da ANAC cria um texto que é contrário ao arcabouço legal vigente e, portanto, nulo devido à antinomia apresentada.	
	Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
14.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar RBAC 145 Proposta A145.1 (g) (ii)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão Sugiro não alterar o texto contido na regulamentação vigente.</p> <p>Justificativa A economia brasileira (e consequentemente o mercado de aviação civil) encontra-se em crise desde 2012/2013, de modo que diversos profissionais perderam o emprego no período. Muitos desses profissionais têm conseguido recolocação em mercado diverso da aviação civil e, em caso de recuperação econômica, com reaquecimento do mercado aeronáutico, poderiam ser reaproveitados em empresas já existentes ou a serem criadas. Entretanto, a criação do requisito de experiência recente proposto tiraria essa possibilidade. A desatualização profissional poderia ser facilmente corrigida através da realização de um curso: 1. Online, oferecido pela ANAC; 2. Presencial, oferecido pela ANAC; 3. Online, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC; 4. Presencial, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC. Dessa maneira, sugiro a não alteração do requisito regulamentar.</p>	<p>O requisito de experiência recente justamente visa evitar que profissionais que não estejam mais atuando na manutenção de produtos aeronáuticos, por um período superior a 3 anos, ocupem as posições de Diretor de Manutenção e Inspetor Chefe em empresas aéreas ou de Responsável Técnico em Organizações de Manutenção Aeronáutica. Acima deste período, é muito provável que ele fique desatualizado, interferindo negativamente em sua proficiência. Além disso, é um tempo no qual a legislação pode sofrer profundas alterações.</p> <p>Importante esclarecer que este profissional poderá ainda ocupar outras posições no mercado da aviação civil que não requeiram experiência recente.</p> <p>Esclarecemos ainda que já há a previsão regulamentar de realizar curso em substituição à experiência prática específica nos tipos de serviços de manutenção realizado pela empresa.</p>
	Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
15.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.67 (d) (2)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (2) ter 1 (um) ano de experiência em supervisão, com autoridade administrativa para retorno ao serviço, de serviços de manutenção ou modificações em aviões operando sob o RBAC 121.</p> <p>Justificativa O regulamento da FAA requer 1 (um) ano de experiência no retorno de aeronaves ao serviço, o que requer a IA (Inspection Authorisation), que por sua vez só é concedida a mecânicos com mais de 5 (cinco) anos de experiência, além de outros requisitos. O regulamento requer também 1 (um) ano de experiência na manutenção ou modificação de aeronaves da mesma "categoria e classe" que será utilizada pelo detentor do Certificado. Dessa forma, o requisito se adequaria ao requisito da FAA.</p>	<p>Tal como explicado no material disponibilizado para a Audiência Pública, não se propôs experiência na mesma categoria e classe dos aviões operados pela empresa, como exige a FAA, por se entender que tal exigência agravaria as dificuldades das empresas, principalmente as que se encontram fora do centro econômico do país, em atender tal requisito e contratar esse tipo de profissional.</p> <p>Além disso, a pura harmonização com os requisitos do 14 CFR Part 119 da FAA não seria adequada por não considerar as diferenças legislatórias entre Brasil e EUA para o desempenho de atividades profissionais. No</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

		<p>Brasil, conforme Lei nº5.194, de 24 dezembro 1966, para o exercício de serviços profissionais relacionados à engenharia o profissional deve ter a formação requerida pelo Conselho Federal de Engenharia e Agronomia - CONFEA e registro no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA. Desta forma, uma total harmonização com a FAA resultaria em óbice legal. Por outro lado, acrescentarmos aos requisitos do CONFEA a exigência de que técnicos, tecnólogos e engenheiros também possuam licença como Mecânico de Manutenção Aeronáutica, resultaria em requisitos mais restritivos criando dificuldades às empresas aéreas, dada a baixa disponibilidade de tais profissionais no mercado. Tal situação resultaria num aumento de pedidos de isenção à ANAC, agravando a situação atual. Informamos que, conforme contribuição nº 25, foi substituída a expressão "em supervisão" por "em postos de responsabilidade", não sendo obrigatório que o profissional seja habilitado de acordo com o RBAC 65.</p>
	<p>Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
<p>16.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.67 (d) (3)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (3) Ter 3 (três) anos de experiência em serviços de manutenção ou modificações em aviões operando sob o RBAC 121.</p> <p>Justificativa - Retirada do requisito de experiência recente: O mesmo só está presente no FAR, não estando presente nos demais regulamentos citados. Adicionalmente, a economia brasileira (e consequentemente o mercado de aviação civil) encontra-se em crise desde 2012/2013, de modo que diversos profissionais perderam o emprego no período. Muitos desses profissionais têm conseguido recolocação em mercado diverso da aviação civil e, em caso de recuperação econômica, com reaquecimento do mercado aeronáutico, poderiam ser reaproveitados em empresas já existentes ou a serem criadas. Entretanto, a criação do requisito de experiência recente proposto tiraria essa possibilidade. A desatualização profissional poderia ser facilmente corrigida através da realização de um curso: 1. Online, oferecido pela ANAC; 2. Presencial, oferecido pela ANAC; 3. Online, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC; 4. Presencial, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC. - substituição de "atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos" por "em serviços de manutenção ou modificações em aviões operando sob o RBAC 121": o objetivo é evitar que profissionais envolvidos em tarefas assessorias (almoxarifes, técnicos de NDT, compradores, controladores técnicos, auxiliares de manutenção) sem o preparo adequado possam cumprir o requisito. Da forma como está proposto, e num caso propositalmente exagerado, um mecânico que recebeu sua CHT – após 3 anos trabalhando como auxiliar de manutenção de aeronaves monomotoras a pistão, e um ano como líder de manutenção, cumprirá com o requisito de DM para empresas 121.</p>	<p>Quanto à experiência recente, ver resposta à contribuição nº14. Quanto a restringir a experiência apenas à manutenção realizada em aviões operando sob o RBAC 121, ver resposta à contribuição nº 15. Optou-se por requerer experiência mínima em manutenção aeronáutica e familiarização com os aviões operados pela empresa, conforme 119.67(d)(4). Adicionalmente, informamos que, a exemplo de quando a FAA implementou esta regra de experiência, está previsto que os operadores solicitem autorizações à ANAC, conforme disposto em 119.67(f), na eventualidade de futuros candidatos a Diretor de Manutenção e Inspetor Chefe apresentarem experiência comparável.</p>
	<p>Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

17.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.67 (d) (4)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (4) Ter realizado curso de manutenção recomendado pelo fabricante em um dos aviões de maior categoria de certificação de tipo e motorização operados pelo detentor de certificado.</p> <p>Justificativa - Inclusão de Detalhamento de Curso: existem diversos níveis de cursos, desde a "Familiarização" até o de "Revisão Geral/Manutenção Pesada". Dessa forma, tem-se que se definir qual o curso requerido. - Exclusão de "ter experiência prática em atividades de manutenção em aviões de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operados pelo detentor de certificado": tal requisito deveria constar da experiência necessária para assumir o cargo de DM. - Sugestão: A desatualização profissional ou adequação/conscientização do profissional poderia ser facilmente corrigida através da realização de um curso: 1. Online, oferecido pela ANAC; 2. Presencial, oferecido pela ANAC; 3. Online, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC; 4. Presencial, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC.</p>	<p>Um curso de manutenção recomendado pelo fabricante do avião é apenas uma das formas de cumprimento ao requisito. Conforme resposta à contribuição nº 7, os meios de cumprimento serão detalhados em Instrução Suplementar. Quanto aos requisitos de experiência, cabe esclarecer que abrangem 3 diferentes aspectos: a) 119.67(d)(2), experiência gerencial; b) 119.67(d)(3), experiência recente e mais abrangente em manutenção; c) 119.67(d)(4), conhecimento técnico específico nos aviões operados pela empresa, podendo ser atendido por meio de curso ou experiência prática. Com base nessa organização, é apropriado que a exigência de experiência prática conste no requisito 119.67(d)(4).</p>
	<p>Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
18.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.67 (e)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão Deletar completamente a letra (e) enquanto não houver a definição das "Atribuições e Responsabilidades" do Inspetor Chefe definidas em regulamento.</p> <p>Justificativa Não se encontram definidas as "Atribuições e Responsabilidades" do Inspetor Chefe, de modo que a exigência de contratação de um profissional que não tem atribuições ou responsabilidades não faz sentido.</p>	<p>Conforme explicado no material disponibilizado para a Audiência Pública, será definido em Instrução Suplementar as atribuições e responsabilidades mínimas dos cargos de Inspetor Chefe e Diretor de Manutenção (RBAC nº119) e Responsável Técnico (RBAC nº145), seguindo o adotado por outras autoridades de aviação civil e as boas práticas do setor, permitindo assim uma maior adequação às particularidades das empresas considerando o porte e complexidade das atividades.</p>
	<p>Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
19.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.67 (e) (1)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (1) Ser habilitado como em (d)(1) e ter 3 (três) anos de experiência no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica; ou</p> <p>Justificativa - Retirada do requisito de experiência recente: O mesmo só está presente no FAR, não estando presente nos demais regulamentos citados. Adicionalmente, a economia brasileira (e conseqüentemente o mercado de aviação civil) encontra-se em crise desde 2012/2013, de modo que diversos profissionais perderam o emprego no período. Muitos desses profissionais têm conseguido recolocação em mercado diverso da aviação civil e, em caso de recuperação econômica, com reaquecimento do mercado aeronáutico, poderiam ser reaproveitados em empresas já existentes ou a serem criadas.</p>	<p>Ver resposta à contribuição nº 14.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

	Entretanto, a criação do requisito de experiência recente proposto tiraria essa possibilidade. A desatualização profissional poderia ser facilmente corrigida através da realização de um curso: 1. Online, oferecido pela ANAC; 2. Presencial, oferecido pela ANAC; 3. Online, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC; 4. Presencial, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC.	
	Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
20.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.67 (e) (1)(i)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (i) ser mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos Célula e Motopropulsor há pelo menos 3 (três) anos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos, dos quais pelo menos 1 (um) ano como Inspetor de Manutenção ou de Aeronavegabilidade.</p> <p>Justificativa - Retirada do requisito de experiência recente: O mesmo não está presente nem mesmo no FAR, nem nos demais regulamentos citados. Adicionalmente, a economia brasileira (e conseqüentemente o mercado de aviação civil) encontra-se em crise desde 2012/2013, de modo que diversos profissionais perderam o emprego no período. Muitos desses profissionais têm conseguido recolocação em mercado diverso da aviação civil e, em caso de recuperação econômica, com reaquecimento do mercado aeronáutico, poderiam ser reaproveitados em empresas já existentes ou a serem criadas. Entretanto, a criação do requisito de experiência recente proposto tiraria essa possibilidade. A desatualização profissional poderia ser facilmente corrigida através da realização de um curso: 1. Online, oferecido pela ANAC; 2. Presencial, oferecido pela ANAC; 3. Online, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC; 4. Presencial, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC. - Retirada da Experiência Contínua: para que, conforme acima, um profissional que ficou desempregado durante a(s) crise(s) econômica(s) do Brasil possa se recolocar.</p>	Ver resposta à contribuição nº14.
	Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
21.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.71 (e) (2)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (2) ter 3 (três) anos de experiência em serviços de manutenção ou modificações em aeronaves operando sob o RBAC 135; ou (3) ter 3 (três) anos de experiência (dos quais ao menos 1 (um) ano de experiência com autoridade administrativa para retorno ao serviço de aeronaves) em serviços de manutenção ou modificações em aeronaves.</p> <p>Justificativa - Retirada do requisito de experiência recente: O mesmo só está presente no FAR, não estando presente nos demais regulamentos citados. Adicionalmente, a economia brasileira (e conseqüentemente o mercado de aviação civil) encontra-se em crise desde 2012/2013, de modo que diversos profissionais perderam o emprego no período. Muitos desses profissionais têm conseguido recolocação em mercado diverso da aviação civil e, em caso de recuperação econômica, com reaquecimento do mercado aeronáutico, poderiam ser reaproveitados em empresas já existentes ou a serem criadas. Entretanto, a criação do requisito de experiência recente proposto tiraria essa possibilidade. A desatualização profissional poderia ser facilmente corrigida através da realização de um curso: 1. Online, oferecido pela ANAC; 2. Presencial, oferecido pela ANAC; 3. Online, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC; 4. Presencial, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC. - Inclusão da experiência "Genérica" de Manutenção: Alinhamento com a FAA. O regulamento da FAA requer 1 (um) ano de experiência no retorno de aeronaves ao serviço, o que requer a IA (Inspection Authorisation), que por sua vez só é concedida a mecânicos com mais de 5 (cinco) anos de experiência, além de outros requisitos. Na sugestão, eliminou-se a exigência de experiência gerencial, mas manteve-se a exigência de experiência com retorno ao serviço de aeronaves.</p>	Quanto à experiência recente, ver resposta à contribuição nº14. Quanto à exigência de experiência gerencial para operadores 135, conforme já explicado no material disponibilizado para Audiência Pública, a exemplo da FAA, apenas exigiremos tal experiência de operadores 121 por considerar que tal exigência penalizaria as atuais pequenas empresas 135 e as futuras entrantes.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

	Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
22.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.71 (e) (3)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (3) Ter realizado curso de manutenção recomendado pelo fabricante em um dos aviões de maior categoria de certificação de tipo e motorização operados pelo detentor de certificado.</p> <p>Justificativa - Inclusão de Detalhamento de Curso: existem diversos níveis de cursos, desde a "Familiarização" até o de "Revisão Geral/Manutenção Pesada". Dessa forma, tem-se que se definir qual o curso requerido. - Exclusão de "ter experiência prática em atividades de manutenção em aviões de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operados pelo detentor de certificado": tal requisito deveria constar da experiência necessária para assumir o cargo de DM. - Sugestão: A desatualização profissional ou adequação/conscientização do profissional poderia ser facilmente corrigida através da realização de um curso: 1. Online, oferecido pela ANAC; 2. Presencial, oferecido pela ANAC; 3. Online, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC; 4. Presencial, ministrado por terceiros e com conteúdo aprovado pela ANAC.</p>	<p>Um curso de manutenção recomendado pelo fabricante do avião é apenas uma das formas de cumprimento ao requisito. Conforme resposta à contribuição nº 9, os meios de cumprimento serão detalhados em Instrução Suplementar. Quanto aos requisitos de experiência, cabe esclarecer que abrangem 2 diferentes aspectos: a) 119.71(e)(2), experiência recente e mais abrangente em manutenção; b) 119.71(e)(3), conhecimento técnico específico nos aviões operados pela empresa, podendo ser atendido por meio de curso ou experiência prática. Com base nessa organização, é apropriado que a exigência de experiência prática conste no requisito 119.71(e)(3).</p>
	Emerson Francisco Schmidt Organização: Não Aplicável	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
23.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar Seção 119.71 (e) (5)</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (5) Demonstrar a ANAC que há compatibilização de tempo e área de atuação caso pretenda atuar presencialmente em mais de uma empresa. Ou deletar completamente o item.</p> <p>Justificativa O novo conjunto de leis trabalhistas aprovado no Brasil flexibiliza e moderniza alguns requisitos previstos anteriormente, prevendo, inclusive, o trabalho em "Home Office". Dessa forma, trata-se de um requisito anacrônico. A flexibilização dos requisitos permitirá que o mercado faça a "seleção" dos profissionais que não cumprem satisfatoriamente as suas atribuições.</p>	<p>O objetivo do requisito é justamente permitir que um mesmo profissional possa atuar em mais de uma empresa, desde que se demonstre à ANAC que isso é possível sem comprometer a qualidade dos serviços e os níveis aceitáveis de segurança operacional.</p>
	Carlos Eduardo Lopes de Almeida Organização: ANAC/GGAC/GCVC	<input type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitado
24.	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67(d)(1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão 119.67(d)(1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional para direção de serviços de manutenção de aeronaves;</p> <p>Justificativa</p>	<p>O objetivo do requisito é justamente se utilizar da competência do sistema CREA/CONFEA em definir a atribuição dos profissionais e aumentar a harmonização da ANAC com aqueles órgãos. Conforme já explicado no material disponibilizado para Audiência Pública, as resoluções do CONFEA dão abertura para que os CREA Regionais estabeleçam seus próprios critérios para alguns procedimentos o que resulta</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2017
Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo (RBACs nºs 145 e 119).

	<p>A ANAC não tem competência para avaliar se o detentor de título de técnico industrial ou técnico de nível superior ou engenheiro possui atribuição coerente com a 'atividade desempenhada', ou seja, direção do serviço de manutenção das aeronaves da empresa.</p> <p>O CREA faz essa avaliação com total propriedade e competência, tendo em vista que avaliar desde os currículos do curso de formação daquele profissional, assim como os cursos extras e experiências profissionais</p>	<p>em despadronização da forma de registro das atribuições profissionais e dificilmente são escritos da mesma forma como está atualmente no RBAC nº119. Isto mostra que prescrever no regulamento da ANAC requisitos do CREA/CONFEA é inadequado uma vez que não compete à ANAC determinar isso àqueles órgãos.</p> <p>O detalhamento desta informação é caracterizado como "meio de cumprimento" sendo cabível constar em Instrução Suplementar, orientando os regulados das formas aceitáveis de atendimento ao sistema CREA/CONFEA, bem como do registro de atribuições profissionais tradicionalmente aceitas pelos diversos CREA regionais. Isto irá eliminar os frequentes problemas da Superintendência de Aeronavegabilidade-SAR na análise da documentação e reduzir os pedidos de isenção.</p>
	<p>Anderson Eustáquio dos Santos Organização: GOL Linhas Aéreas S.A.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitado <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitado <input type="checkbox"/> Não Aproveitado</p>
<p>25.</p>	<p>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar 119.67(d)(2)</p> <p>(d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve:</p> <p>(2) ter 1 (um) ano de experiência em supervisão, com autoridade administrativa, de serviços de manutenção ou modificações em aviões;</p> <p>Texto sugerido para alteração ou inclusão (2) ter 1 (um) ano de experiência em postos de responsabilidade, com autoridade administrativa, de serviços de manutenção ou modificações em aviões;</p> <p>Justificativa Dentro do contexto do RBAC 43, um supervisor é um mecânico de manutenção aeronáutica (RBAC 43.3(d)). O mesmo conceito está indicado no parágrafo 145.153(a) do RBAC 145. Adicionalmente, o parágrafo 145.153(b)(1) determina que o pessoal de supervisão deve ser habilitado de acordo com o RBAC 65. Considerando a proposta de texto original, a "experiência em supervisão" pode ser interpretada como um requisito para que o candidato ao cargo de DM precise ser habilitado de acordo com o RBAC 65, o que não necessariamente é verdadeiro para os candidatos que se enquadrem no escopo do parágrafo (d)(1). (1) "possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;</p>	<p>Não é objetivo do requisito restringir a ocupação do cargo de Diretor de Manutenção apenas aos profissionais habilitados conforme o RBAC nº 65. Conforme já explicado na resposta à contribuição nº 15, tal situação resultaria em requisitos mais restritivos criando dificuldades às empresas aéreas, resultando num aumento de pedidos de isenção à ANAC, o que agravaria ainda mais a situação atual. Substituído a expressão "em supervisão" por "em postos de responsabilidade".</p>

NOTA: Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta audiência representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.