

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

Contribuições recebidas na audiência pública do processo N° 00066.0066215/2012-11 (RBAC 145) e respectivas OBSERVAÇÕES.

ORIGEM /COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>1 a 10 - Rafael Santos, Sérgio Tavares Soares, Quintino Romagna Filho, Luciana Moreira Herrera, Ricardo Dadalto Duca Santos, Alexandre Balabram, Jonas Vieira de Andrade Júnior, Renato Ruas Pinto, Daniela Aparecida de Oliveira, Luiz Augusto Tavares de Vargas</p> <p>Item : Apêndice C - para a Audiência Pública apenas: os critérios para a definição da adequabilidade do título e atribuição profissional do RT a ser cadastrado na ANAC, incluindo tabela similar à do Apêndice C do RBHA 145, serão estabelecidos em uma Instrução Suplementar a ser emitida pela ANAC contemporaneamente à emissão do RBAC 145.</p> <p>Sugestão: Minha sugestão é que, quando da edição da Instrução Suplementar citada acima, ao tratar do profissional “ENGENHEIRO MECÂNICO com registro no CREA de atribuições para atividades de manutenção em aeronaves”, no que diz respeito à “Atribuição com registro no CREA”, não se limitar somente a “Art. 12 e pelo menos a atividade 05 do Art. 1º, relativo ao Art. 3º no que se refere às aeronaves, seus sistemas e componentes, máquinas, motores e equipamentos; instalações industriais e mecânica relacionadas à modalidade; e seus serviços afins e correlatos, tudo da Resolução nº 218/73, de 29/07/73 do CONFEA.”, incluir também a seguinte atribuição: “Art. 12, da Resolução 218, de 29 de junho de 1973, do CONFEA, acrescidas da deliberação 155/79-CAPR:estudo, projeto, direção, execução e revisão de aeronaves, seus serviços afins e correlatos.”</p> <p>Justificativa: A justificativa é que dessa forma seriam contemplados também os profissionais graduados em Engenharia Mecânica-Aeronáutica na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), que têm o CREA emitido pelo CREA-MG conforme citado acima. (, e que há muitos anos têm relevantemente atuado neste âmbito profissional.) (Esta parcela de colaboração desses profissionais seria de grande importância ao nosso país, ante a grande demanda do mercado.)</p>	<p>Comentário não aproveitado</p> <p>Qualquer profissional que tenha título e atribuição profissional reconhecidos pelo CREA para atividades de direção de manutenção aeronáutica poderá ser considerado para cadastramento em conformidade com o Apêndice C da IS 145.151-001. As citações aos artigos das resoluções do CONFEA não estão presentes na tabela da minuta de IS 145.151-001. O comentário provavelmente se baseou no texto da primeira audiência pública ou do RBHA 145 em vigor. A ANAC considera que o texto atual é compatível com o sugerido no comentário, já que não há restrição relativa a título e atribuição profissional no RBAC 145.</p>
<p>11- Vanderlan Aparecido Alexandre</p> <p>Item : 145.109(a)-I Cada organização de manutenção certificada deve possuir uma listagem do ferramental de sua propriedade. Quando o ferramental utilizado for de terceiros, a organização deve possuir um contrato ou outro dispositivo legal que autorize o uso, o qual deve ser mantido disponível para a ANAC por pelo menos 5 (cinco) anos.</p> <p>Sugestão: 145.109(a)-I Cada organização de manutenção certificada deve possuir uma listagem do ferramental de sua</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado</p> <p>Os registros de manutenção devem ser mantidos por “pelo menos” 5 (cinco) anos, de acordo com o parágrafo 145.209 do RBAC 145, mas podem ser mantidos por mais tempo a critério da organização. Os contratos, de qualquer natureza, incluem-se nesses documentos a serem mantidos disponíveis para a ANAC. De qualquer modo, a ANAC alterou o texto para esclarecer que os documentos devem ser mantidos por 5 anos “desde a sua última utilização”.</p>

<p>propriedade. Quando o ferramental utilizado for de terceiros, a organização deve possuir um contrato ou outro dispositivo legal que autorize o uso, o qual deve ser mantido disponível para a ANAC por pelo menos 5 (cinco) anos, ou enquanto o ferramental permanecer sob uso da Organização de manutenção.</p> <p>Justificativa: Porque 05 anos. E se o contrato for permanente. Pensamos que o contrato deve estar disponível durante o uso do Ferramental, no mínimo.</p>	
<p>12- Vanderlan Aparecido Alexandre</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p>Item : 145.53(b)-II Caso a organização de manutenção esteja localizada fora do Brasil e a ANAC seja a autoridade de aviação civil primariamente responsável pela sua certificação e supervisão, a organização de manutenção deve cumprir os mesmos requisitos que devem ser cumpridos por uma organização localizada no Brasil.</p> <p>Sugestão: 145.53(b)-II Caso a organização de manutenção esteja localizada fora do Brasil e a ANAC seja a autoridade de aviação civil primariamente responsável pela sua certificação e supervisão, a organização de manutenção deve cumprir, quando aplicável, os requisitos que devem ser cumpridos por uma organização localizada no Brasil.</p> <p>Justificativa: As Organizações estrangeiras nem sempre cumprirão os requisitos dos Regulamentos brasileiros, como é o caso das habilitações dos MMA. Parece-nos que dessa maneira ficaria melhor juridicamente.</p> <p>145.153(1) se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo; 145.155(d)-I Todo o pessoal de inspeção, 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.</p>	<p>Este requisito foi inserido justamente para esclarecer esta interpretação já praticada mesmo segundo o RBHA 145, que é: uma organização estrangeira não precisa demonstrar o cumprimento de certos requisitos, inclusive de licença de pessoal, quando já demonstra para a sua autoridade primária (local).</p> <p>Sempre que a organização <u>tiver a ANAC como sua autoridade primária</u>, ela deverá demonstrar cumprimento com os mesmos requisitos, independente de estar localizada no território brasileiro ou no estrangeiro.</p> <p>Por exemplo, no caso de uma organização (ou base de estação de linha de um operador brasileiro) localizada no exterior e não certificada pela autoridade local mas que seja (ou deseja ser) certificada pela ANAC segundo o RBAC 145 (cumprido o requisito de aplicabilidade), a ANAC é (ou passa a ser) a autoridade primariamente responsável pela sua certificação e supervisão continuada, e a organização deverá demonstrar cumprimento com todos os mesmos requisitos aplicáveis para as organizações localizadas no Brasil.</p> <p>Portanto, o texto do RBAC 145 está adequado para o fim a que se destina.</p>
<p>13- Vanderlan Aparecido Alexandre</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : 145.103(a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (1) abrigo para as instalações,.</p> <p>Sugestão: 145.103(a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (1) instalações que abriguem (comportem)...</p> <p>Justificativa: Parece-nos que as instalações que irão abrigar, não o contrário, como está descrito.</p>	<p>O texto do RBAC foi alterado em virtude deste comentário e de modo a esclarecer que são requeridos, segundo a seção 145.103: 1) Instalações e 2) Facilidades.</p>
<p>14- Vanderlan Aparecido Alexandre</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.103 (2)(i) durante toda manutenção, manutenção preventiva ou alteração...</p> <p>Sugestão: 145.103 (2)(i) durante toda manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos. Ou então somente o termo Manutenção que englobaria todas as tarefas.</p>	<p>Os RBAC 43 e 145 usam os termos “modificação” e “alteração” de maneira mais próxima ao entendimento internacional.</p> <p>O termo “modificação” está associado ao projeto do produto aeronáutico, enquanto que o termo “alteração” está associado à incorporação da modificação ao artigo propriamente dito.</p> <p>O termo “reparo” é parte da definição de “manutenção”, conforme o RBAC</p>

<p>Justificativa: O termo consta de vários outros trechos da proposta do RBAC 145. Foi observado no formulário de justificativa o termo alteração, no entanto, não estão descritos os motivos que levaram a sua utilização. Parece-me que o termo seria utilizado para descrever uma Modificação, termo esse desconhecido no meio aeronáutico, e ainda não previsto no RBHA 43. Seria interessante manter a terminologia atual, já consagrada no RBHA 43 “manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos”. Ou então, somente o termo Manutenção que englobaria todas as tarefas..</p>	<p>01, que não foi alterada na presente proposta. Portanto, o texto do RBAC 145 está adequado para o fim a que se destina.</p>
<p>15- Vanderlan Aparecido Alexandre</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 43.3(f) Uma empresa aérea homologada conforme os RBHA 121 ou 135 pode realizar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos conforme previsto em suas especificações operativas, emitidas segundo os referidos regulamentos. 145.1(e) Uma empresa aérea homologada conforme os RBHA 121 ou 135 não precisa homologar suas oficinas de manutenção segundo este regulamento para executar serviços para si mesma ou, sob contrato, par outra empresa aérea homologada segundo os mesmos RBHA.</p> <p>Sugestão: N/A.</p> <p>Justificativa: Salvo engano, não consta da proposta as prerrogativas previstas nos RBHA 43 e 145, concernente às empresas homologadas segundo os RBAC 121 ou 135.</p>	<p>O campo “sugestão” não foi preenchido, entretanto supõe-se que a sugestão do comentário seja a de manter o texto presente no RBHA 145. Conforme o RBAC 43, cabe às empresas 121/135 a manutenção até o nível de complexidade de manutenção de linha. Se tais empresas pretendem executar manutenção mais complexa, utilizando das prerrogativas de atividades de manutenção previstas no RBAC 145, deverão obter a devida certificação, conforme expresso na seção 145.1 “Aplicabilidade”. Portanto, o texto do RBAC 145 está adequado para o fim a que se destina.</p>
<p>16- Vanderlan Aparecido Alexandre</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : IS 145 5.1.1 Podem assumir a responsabilidade técnica pela manutenção de aeronaves.</p> <p>Sugestão: IS 145 5.1.1 Podem assumir a responsabilidade técnica por uma Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico.</p> <p>Justificativa: Faz-se necessário a adequação da terminologia, visto que não obrigatoriamente uma Organização homologada segundo o RBAC 145 realiza manutenção em aeronaves.</p>	<p>Apesar da Instrução Suplementar não ter sido submetida a audiência pública, a ANAC aproveitará a sugestão para promover a melhoria textual. O texto do RBAC 145, foco desta audiência pública, não requer alteração em virtude deste comentário.</p>
<p>17 a 18- Rogerio Amaral de Souza, Paulo Winter Sandi Godoy</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>MESMO COMENTÁRIO DOS FORMULÁRIOS DE 1 A 10.</p>	<p>Veja o comentário 1.</p>
<p>19- Vanderlan Aparecido Alexandre</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.207(e) Cada organização de manutenção certificada deve notificar a ANAC cada revisão do seu manual de organização de manutenção, de acordo com os procedimentos requeridos pelo parágrafo 145.209(j) deste RBAC. (f)-I Para efeitos da TFAC relativa à análise visando à aceitação pela ANAC de revisões do Manual da</p>	<p>Os procedimentos para a aplicação das TFAC relativas ao RBAC 145 serão esclarecidos em material informativo da ANAC. Em princípio, uma notificação não implica em aplicação da TFAC, desde que, em razão da natureza do texto submetido, a ANAC não deva realizar</p>

<p>Organização de Manutenção e do Manual da Qualidade e aprovação pela ANAC do Programa de Treinamento, considera-se a equivalência à TFAC para a análise de manual de procedimentos de inspeção (RBHA 145.45) (revisão), constante no Anexo III da Lei no 11.182, de 27 de setembro de 2005, até que seja atualizada.</p> <p>Sugestão: -</p> <p>Justificativa: Não está claro se para a Notificação deverá ser recolhida a TFAC. Há de ser observado que em substituição a 01 (um) Manual (MPI), foram criados mais 03 (três), que sejam, Manual da Qualidade, do Programa de Treinamento e da Segurança Operacional, sem considerar o próprio Manual da Organização.</p>	<p>uma análise aprofundada. Entretanto, em virtude desse esclarecimento ser posteriormente publicado, a ANAC editou o parágrafo 145.207(e) do RBAC145, removendo o inciso (f)-I.</p>
<p>20- Ramiro Teodoro Silveira</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Apêndice C - para a Audiência Pública apenas: os critérios para a definição da adequabilidade do título e atribuição profissional do RT a ser cadastrado na ANAC, incluindo tabela similar à do Apêndice C do RBHA 145, serão estabelecidos em uma Instrução Suplementar a ser emitida pela ANAC contemporaneamente à emissão do RBAC 145.</p> <p>Sugestão: Minha sugestão é que, quando da edição da Instrução Suplementar citada acima, ao tratar do profissional “ENGENHEIRO MECÂNICO com registro no CREA de atribuições para atividades de manutenção em aeronaves”, no que diz respeito à “Atribuição com registro no CREA”, não se limitar somente a “Art. 12 e pelo menos a atividade 05 do Art. 1º, relativo ao Art. 3º no que se refere às aeronaves, seus sistemas e componentes, máquinas, motores e equipamentos; instalações industriais e mecânica relacionadas à modalidade; e seus serviços afins e correlatos, tudo da Resolução nº 218/73, de 29/07/73 do CONFEA.”, incluir também a seguinte atribuição: “Art. 12, da Resolução 218, de 29 de junho de 1973, do CONFEA, acrescidas da deliberação 155/79-CAPR: estudo, projeto, direção, execução e revisão de aeronaves, seus serviços afins e correlatos.”</p> <p>Justificativa: Não tenho dúvidas quanto à minha interpretação de que a atividade 05 do Art. 1º, relativo ao Art. 3º no que se refere às aeronaves, está implícita às atribuições da deliberação 155/79-CAPR citada acima, que aliás é mais abrangente, pois ao tratar de estudo, projeto, direção, execução e revisão abrange ainda as atividades 02, 11 e 16. A justificativa é que dessa forma atenderia de maneira mais clara e objetiva também aos profissionais graduados em Engenharia Mecânica-Aeronáutica na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), que tem o CREA emitido pelo CREA-MG com as atribuições conforme citado no item anterior.</p> <p>Anexo a seguir os artigos 1º, 3º e 12º a fim de facilitar vossa análise:</p> <p>Art. 1º - Para efeito de fiscalização do exercício profissional correspondente às diferentes modalidades da Engenharia, Arquitetura e Agronomia em nível superior e em nível médio, ficam designadas as seguintes atividades: Atividade 01 - Supervisão, coordenação e orientação técnica; Atividade 02 - Estudo, planejamento, projeto e especificação;</p>	<p>Veja o comentário 1.</p>

<p>Atividade 03 - Estudo de viabilidade técnico-econômica; Atividade 04 - Assistência, assessoria e consultoria; Atividade 05 - Direção de obra e serviço técnico; Atividade 06 - Vistoria, perícia, avaliação, arbitramento, laudo e parecer técnico; Atividade 07 - Desempenho de cargo e função técnica; Atividade 08 - Ensino, pesquisa, análise, experimentação, ensaio e divulgação técnica; extensão; Atividade 09 - Elaboração de orçamento; Atividade 10 - Padronização, mensuração e controle de qualidade; Atividade 11 - Execução de obra e serviço técnico; Atividade 12 - Fiscalização de obra e serviço técnico; Atividade 13 - Produção técnica e especializada; Atividade 14 - Condução de trabalho técnico; Atividade 15 - Condução de equipe de instalação, montagem, operação, reparo ou manutenção; Atividade 16 - Execução de instalação, montagem e reparo; Atividade 17 - Operação e manutenção de equipamento e instalação; Atividade 18 - Execução de desenho técnico.</p> <p>Art. 3º - Compete ao ENGENHEIRO AERONÁUTICO: I - o desempenho das atividades 01 a 18 do artigo 1º desta Resolução, referentes a 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;</p> <p>Art. 12 - Compete ao ENGENHEIRO MECÂNICO ou ao ENGENHEIRO MECÂNICO E DE AUTOMÓVEIS ou ao ENGENHEIRO MECÂNICO E DE ARMAMENTO ou ao ENGENHEIRO DE AUTOMÓVEIS ou ao ENGENHEIRO INDUSTRIAL MODALIDADE MECÂNICA: I - o desempenho das atividades 01 a 18 do artigo 1º desta Resolução, referentes a processos mecânicos, máquinas em geral; instalações industriais e mecânicas; equipamentos mecânicos e eletro-mecânicos; veículos automotores; sistemas de produção de transmissão e de utilização do calor; sistemas de refrigeração e de ar condicionado; seus serviços afins e correlatos.</p>	
<p>21- João Flávio Reis Negreti</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.201 Prerrogativas e limitações do certificado. (a) Cada organização de manutenção certificada pode: (2) subcontratar outra pessoa para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração de qualquer artigo para o qual é certificada. Se esta outra pessoa não é certificada conforme este RBAC, a organização de manutenção certificada deve assegurar que a pessoa não certificada cumpre com um sistema de controle da qualidade equivalente ao usado por ela;</p> <p>Sugestão:</p>	<p>Os requisitos para a manutenção subcontratada já estão definidos na seção 145.217. A ANAC considera que os requisitos dessa seção são adequados para garantir a segurança da aviação civil quanto a esta questão. A ANAC oportunamente editará material interpretativo contemplando este assunto.</p>

<p>(2) subcontratar outra pessoa para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração de qualquer artigo para o qual é certificada. Se esta outra pessoa não é certificada conforme este RBAC, a organização de manutenção certificada deve:</p> <p>i) assegurar que a pessoa não certificada cumpre com um sistema de controle da qualidade equivalente ao usado por ela;</p> <p>ii) assegurar que o serviço será executado de acordo com os manuais da organização certificada e também com as publicações técnicas em sua última versão;</p> <p>iii) possuir essa pessoa listada no manual da organização de manutenção;</p> <p>iv) comprovar a não existência de empresas homologadas para a realização dos serviços subcontratados; e</p> <p>v) assegurar que os serviços subcontratados não se configurem em tarefas essenciais ao seu escopo de certificação, conforme tarefas identificadas com (*) no apêndice A do RBHA 145.</p> <p>Justificativa: O objetivo principal desta contribuição é garantir que os níveis de segurança de voo não sejam afetados. Para tanto, propõe-se um melhor detalhamento e estabelecimento de requisitos para a subcontratação de serviços por empresas não homologadas. Nesse ensejo, apresenta-se a justificativa para cada um dos incisos de (i) a (vi):</p> <p>(i) idem à versão original;</p> <p>(ii) O uso dos manuais por parte da empresa objetiva garantir a adoção, por parte da empresa subcontratada, do sistema de qualidade adotado pela organização certificada. Em adição, a definição da organização certificada como responsável por garantir a atualização das publicações técnicas têm por objetivo garantir o cumprimento do requerido na RBHA 43 seção 43.13(a);</p> <p>(iii) ao se estabelecer a necessidade de que a empresa seja listada no manual da organização da manutenção, há a garantia de que os fornecedores são, ao menos, de conhecimento da autoridade aeronáutica e, também, dos colaboradores da organização certificada;</p> <p>(iv) propõem-se o estabelecimento deste requisito com o objetivo de proporcionar isonomia de tratamento por parte da autoridade, ou seja, considerando que há a necessidade de toda uma estrutura para a obtenção e manutenção da certificação de uma organização de manutenção, a situação em tela se configuraria em uma condição de concorrência desigual;</p> <p>(v) o estabelecido nesse inciso tem por objetivo garantir que a organização de manutenção não se torne apenas um mero gerenciador de empresas subcontratadas. A título de esclarecimento, a proposta de se utilizar a classificação estabelecida no apêndice A do RBHA é que o objetivo deste material é de justamente estabelecer uma capacitação técnica mínima para as empresas certificadas.</p>	
<p>22- Rodrigo Kantek Zaduski</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : RBAC 145.55(e)-I(2): “cassado, se a ANAC julgar que a organização ainda não satisfaz aos RBAC após um período de suspensão maior do que 1 (um) ano ou quando a ANAC julgar que a organização não tem mais direito a um certificado conforme este regulamento.</p> <p>Sugestão: “(2) cassado, quando a ANAC julgar que a organização não tem mais direito a um certificado conforme este regulamento ou após vencida a suspensão sem que seja comprovado o atendimento aos RBACs.”</p>	<p>A suspensão aplicada de maneira punitiva está prevista no art. 296 da Lei 7565/86, CBAer, com prazo máximo de 180 dias, prorrogável uma vez por igual período. Entretanto, a ANAC pode suspender um certificado de maneira acauteladora, sempre que considerar que há risco para o interesse público e para a segurança da aviação civil, conforme previsto no art. 71 do CBAer, e no art. 45 da Lei 9784/94.</p> <p>O RBAC 145.55(e)-I trata justamente dessa última espécie de ação da ANAC.</p> <p>Portanto, a ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao</p>

<p>Justificativa: O Art. 296 do CBAer prevê uma suspensão não maior do que 180 dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período. Desta forma, é possível a cassação de um certificado sem a prorrogação da suspensão. Todavia, o requisito RBAC 145.55(e)-I(2) limita a cassação somente após um período de suspensão maior do que 1 (um) ano. Desta forma, entendo que o RBAC 145, da forma como está escrito, torna impossível a cassação de um certificado de uma forma legalmente prevista no CBAer, ou seja, sem a prorrogação.</p>	<p>fim a que se destina.</p>
<p>23- Rodrigo Kantek Zaduski</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : 145.205(a): “Cada organização de manutenção certificada que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração para um detentor de certificado segundo os RBAC 121 ou 135 que tem um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada segundo esses regulamentos deve seguir o programa de manutenção estabelecido no manual desse operador.”</p> <p>Sugestão: “Cada organização de manutenção certificada que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração para um detentor de certificado segundo os RBAC 121 ou 135 que tem um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada (PMAC) segundo esses regulamentos deve seguir o PMAC estabelecido nos manuais desse operador.”.</p> <p>Justificativa: Entendo que a alteração proposta deixa mais claro e conciso o texto do requisito. Ademais, o requisito, conforme apresentado, permite a interpretação que apenas o Programa de Manutenção (PrMnt) do operador deve ser seguido, desconsiderando os outros elementos do PMAC, restringindo o controle e atuação do operador no momento da manutenção e comprometendo a segurança de voo.</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário. Veja o comentário 156.</p>
<p>24- Rodrigo Kantek Zaduski</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : 145.221(d): “Cada organização de manutenção certificada pode enviar um relatório de dificuldade em serviço em nome de: (1) um detentor de certificado segundo o RBAC 121, desde que o relatório atenda aos requisitos do RBAC 121, conforme apropriado; (2) [reservado]; e (3) um detentor de certificado segundo o RBAC 135, desde que o relatório atenda aos requisitos do RBAC 135, conforme apropriado.</p> <p>Sugestão: “Cada organização de manutenção certificada pode enviar um relatório de dificuldade em serviço em nome de: (1) um detentor de certificado segundo o RBAC 121, desde que o relatório atenda aos requisitos do RBAC 121, conforme apropriado e dos manuais do operador aéreo; (2) [reservado]; e (3) um detentor de certificado segundo o RBAC 135, desde que o relatório atenda aos requisitos do RBAC 135, conforme apropriado e dos manuais do operador aéreo.”</p> <p>Justificativa:</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.</p>

<p>Entendo que a alteração proposta deixa mais clara a forma de cumprimento ao requisito apresentado, ao RBAC 145.205 e mantém os relatórios de dificuldade em serviço padronizados para os operadores aéreos regidos pelo RBAC 121 e 135.</p>	
<p>25- Álvaro Thadeu Cadete dos Reis MESMO TEXTO DOS FORMULÁRIOS DE 1 A 10.</p>	<p>Comentário não aproveitado. Veja o comentário 1.</p>
<p>26- Fernando Meirelles Gouvêa Marques Item : MESMO TEXTO DOS FORMULÁRIOS DE 1 A 10. Sugestão: MESMO TEXTO DOS FORMULÁRIOS DE 1 A 10. Justificativa: A proposta de RBAC 145 exclui a qualificação mínima obtida para os profissionais graduados em Engenharia Mecânica-Aeronáutica na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), que tem o CREA emitido pelo CREA-MG com as seguintes atribuições: “Art. 12, da Resolução 218, de 29 de junho de 1973, do CONFEA, acrescidas da deliberação 155/79-CAPR:estudo, projeto, direção, execução e revisão de aeronaves, seus serviços afins e correlatos.”</p>	<p>Comentário não aproveitado. Veja o comentário 1.</p>
<p>27- Cesar Augusto Bellintani Item : Gostaria que o título de Tecnólogo em Ciências Aeronáuticas descrito na RBAC 119 com as atribuições do art. 23 da resolução do CREA também fosse descrito na tabela do apêndice C deste RBAC referente ao RT ou RPQS. Para que os regulamentos não se conflitem. Sugestão: Incluir o título de Tecnólogo em Ciências Aeronáuticas na tabela do apêndice C que qualifica o Responsável Técnico. RT OU RPQS. Junto ao tecnólogo mecânico de aeronaves. Justificativa: O curso de Tecnólogo de Ciências Aeronáuticas foi elaborado para enriquecer os Recursos Humanos do mercado aeronáutico e trabalhar com o foco na qualidade e segurança de voo. Nota: O CREA RECONHECEU AS ATRIBUIÇÕES DO ART.23 RESOLUÇÃO 218 E GOSTARIA QUE A ANAC RECONHECE-SE O TÍTULO PARA QUE O CURSO CONTINUAR EXISTINDO E COLABORANDO COM A MELHORIA DA QUALIDADE E SEGURANÇA DE VOO.</p>	<p>Comentário não aproveitado. Não há tabela no apêndice C, uma vez que ela está sendo transferida para a IS 145.151-001. Apesar da Instrução Suplementar não ter sido submetida a audiência pública, a ANAC aproveitará a sugestão no momento da sua edição. O texto do RBAC 145, foco desta audiência pública, não requer alteração em virtude deste comentário.</p>
<p>28- Cesar Augusto Bellintani Item : Gostaria que a tabela do apêndice C fosse revisada substituindo (padronizado) o título do Tecnólogo em Manutenção de Aeronaves para TECNÓLOGO EM AERONAVES DE ACORDO COM TABELA DO CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E ARQUITETURA (CONFEA) com as atribuições do art. 23 da resolução do.</p>	<p>Comentário não aproveitado. Não há tabela no apêndice C, uma vez que ela está sendo transferida para a IS 145.151-001. Apesar da Instrução Suplementar não ter sido submetida a audiência pública, a ANAC aproveitará a sugestão no momento da sua edição.</p>

<p>Sugestão: Tecnólogo em Aeronaves conforme tabela do CONFEA</p> <p>Justificativa: O curso de Tecnólogo de Ciências Aeronáuticas foi elaborado para enriquecer os Recursos Humanos do mercado aeronáutico com o foco na qualidade e segurança de voo.</p> <p>Nota: O CREA RECONHECEU AS ATRIBUIÇÕES DO ART.23 RESOLUÇÃO 218 E GOSTARIA QUE A ANAC RECONHECE-SE O TITULO PARA QUE O CURSO CONTINUAR EXISTINDO E COLABORANDO COM A MELHORIA DA QUALIDADE E SEGURANÇA DE VOO.</p> <p>EXISTE UMA TABELA DO CONFEA QUE PATRONIZA A NOMENCLATURA DOS TITULOS RECONHECIDOS PELO CREA. PARA OS CURSOS DE TECNOLOGIA O CORRETO É TECNOLGO EM AERONAVES.</p>	<p>O texto do RBAC 145, foco desta audiência pública, não requer alteração em virtude deste comentário.</p>
<p>29- Mauro Gageiro Pinto</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Seção 145.157 da atual minuta do RBAC 145, a qual atribui, no caso de organizações certificadas de manutenção no território nacional, exclusivamente a pessoas habilitadas pelo RBHA 65 (ou RBAC sucessor) a prerrogativa de aprovar um artigo para retorno ao serviço.</p> <p>Sugestão: A ser definido</p> <p>Justificativa: 1-O texto da minuta atual da seção 145.157 do RBAC 145 veda até mesmo ao Responsável Técnico (RT) que não seja detentor de licença de mecânico de manutenção aeronáutica a possibilidade de aprovar o retorno de um artigo ao serviço. 2- Ao restringir, no caso de organizações de manutenção localizadas no Brasil, a prerrogativa de retornar um artigo ao serviço a pessoas habilitadas pelo RBHA 65 (ou RBAC sucessor), o texto da minuta atual da seção 145.157 do RBAC 145 cria um conflito com as disposições do parágrafo 43.7(f) do atual RBHA 43 e também com o campo de aprovação para retorno ao serviço (e instruções correspondentes) do formulário segvoo 001. 3- Ao restringir, no caso de organizações de manutenção localizadas no Brasil, a prerrogativa de retornar um artigo ao serviço a pessoas habilitadas pelo RBHA 65 (ou RBAC sucessor), a regulamentação brasileira, diferentemente de regulamentações aeronáuticas consagradas internacionalmente, impõe às pessoas que se pretenda designar para retornar ao serviço componentes específicos, tais como aqueles da categoria instrumento e da categoria acessório, por exemplo, a licença de mecânico de manutenção aeronáutica em célula e/ou em grupo motopropulsor, o que, por sua vez, exige conhecimentos de uma abrangência desnecessária e de irrelevante aplicabilidade à manutenção desses componentes e inabilita profissionais com conhecimentos e experiência mais focados e aprofundados na manutenção desses artigos.</p>	<p>O campo “sugestão” não foi preenchido de maneira clara, entretanto supõe-se que a sugestão do comentário seja a de manter o modelo presente no RBHA 145.</p> <p>O que se propõe no RBAC 145, em concordância com o RBAC 43, é permitir que a aprovação para retorno ao serviço seja realizada apenas por determinadas pessoas (físicas e jurídicas) certificadas pela ANAC.</p> <p>O RT cadastrado na ANAC não precisa estar apto a aprovar o retorno ao serviço de um artigo para exercer sua atividade, representando a empresa tecnicamente perante a ANAC. Se ele for possuidor de um certificado em conformidade com o RBHA 65, ele poderá aprovar para retorno ao serviço como mecânico de uma organização de manutenção, conforme previsto na seção 145.157 do RBAC 145.</p> <p>Uma vez que os RBAC 43 e 145 serão publicados simultaneamente, não haverá conflito, como suposto pelo comentário.</p> <p>Ao contrário do que supõe o comentário, esta proposta do RBAC 145 encontra consonância com as práticas internacionais.</p> <p>A certificação como mecânico de manutenção aeronáutica é essencial para exercer atividades de manutenção na aviação civil. A maior abrangência de cursos de formação básica é comum em todas as áreas do conhecimento e tem como objetivo preparar o profissional para os diferentes campos de atuação em que poderá se especializar.</p> <p>Os conhecimentos práticos essenciais à aprovação para retorno ao serviço são também requeridos conforme o parágrafo 145.157(b)(1).</p>
<p>30- Vanderlan Aparecido Alexandre</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :</p>	<p>A ANAC esclarece que não é requerido a um RT ser detentor de licença</p>

<p>Do Responsável Técnico: A145I (c) certificado de habilitação técnica da ANAC, caso possua, A145.1 Cadastramento de Responsável Técnico (CREA) na ANAC</p> <p>Para que um Responsável Técnico, regularmente registrado pelo CREA da região da organização de manutenção à qual está vinculado, seja cadastrado na ANAC, ele deve possuir título – seja técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro – e atribuição profissional adequados à atividade desempenhada e apresentar: (c) certificado de habilitação técnica da ANAC, caso possua;</p> <p>145.3(e)-I Responsável Técnico – RT significa a pessoa com registro no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA que assume responsabilidade técnica por serviços realizados por uma pessoa jurídica, conforme previsto pelo CONFEA.</p> <p>Sugestão: Exclusão da letra “c” do Item A145.1., para as Categorias Rádios/Instrumentos e Acessórios, em isonomia ao requerido aos Engenheiros Eletricista, Eletrônico e Aeronáutico.</p> <p>Cabe aqui sugerir o texto da Categoria Serviços Especializados, ficando a responsabilidade entre o Conselho de Classe, a Empresa e o Profissional. Observa-se que, conforme ressaltado na Observação 2, o profissional é o maior responsável pela sua qualificação.</p> <p>Justificativa: Entendemos que durante a conferência de um processo, o Analista se prende ao que está Regulamentado, ou seja, ao que está escrito. Apesar da terminologia “caso possua”, o texto levará invariavelmente a exigência da Habilitação de MMA para um RT. Não deixando o Analista à vontade para aferir as experiências de um candidato a RT. Há de se observar que existem no mercado muitos profissionais altamente qualificados e devidamente registrados no CONFEA/CREA, que podem ser muito útil, principalmente na área de eletrônica e outras que exigem alta especialização. Esses profissionais, muitas vezes, possuem grande vivência na área de aeronavegabilidade, por já atuarem como especialistas e consultores de empresas 145, sem no entanto, não serem habilitados pela ANAC.</p> <p>Até mesmo pela definição prevista em 145.3(e)-I Responsável Técnico é o profissional com registro no CONFEA/CREA, [grifo nosso] pelo qual já assume total responsabilidade pelas suas atividades.</p>	<p>ANAC, embora uma organização possa, a seu critério, requerer tal licença. Entretanto, caso já possua licença, o RT pode exercer funções adicionais, tais como a execução de serviço e a aprovação para retorno ao serviço, desde que atendidos os requisitos do RBAC 43.</p>
<p>31- Mauricio Martins de Almeida Filho</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : No RBHA 145 atual, no Apêndice C - REQUISITOS E QUALIFICAÇÕES MÍNIMAS DOS RESPONSÁVEIS PELA QUALIDADE DOS SERVIÇOS (RPQS) POR PADRÃO E CLASSE, há uma tabela que define as atribuições profissionais, que ao tratar do profissional “ENGENHEIRO MECÂNICO com registro no CREA de atribuições para atividades de manutenção em aeronaves”, no que diz respeito à “Atribuição com registro no CREA”, limita-se somente a “Art. 12 e pelo menos a atividade 05 do Art. 1º, relativo ao Art. 3º no que se refere às aeronaves, seus sistemas e componentes, máquinas, motores e equipamentos; instalações industriais e mecânica relacionadas à modalidade; e seus serviços afins e correlatos, tudo da Resolução nº 218/73, de 29/07/73 do CONFEA.”</p> <p>Da forma que está escrito hoje, exclui os profissionais graduados em Engenharia Mecânica-Aeronáutica na</p>	<p>Veja o comentário 1.</p>

<p>Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), que tem o CREA emitido pelo CREA-MG com as seguintes atribuições: “Art. 12, da Resolução 218, de 29 de junho de 1973, do CONFEA, acrescidas da deliberação 155/79-CAPR:estudo, projeto, direção, execução e revisão de aeronaves, seus serviços afins e correlatos.”</p> <p>No RBAC 145 proposto, não há Apêndice C, mas há o seguinte texto: "PARA A AUDIÊNCIA PÚBLICA APENAS: os critérios para a definição da adequabilidade do título e atribuição profissional do RT a ser cadastrado na ANAC, incluindo tabela similar à do Apêndice C do RBHA 145, serão estabelecidos em uma Instrução Suplementar a ser emitida pela ANAC contemporaneamente à emissão do RBAC 145."</p> <p>Sugestão: Quando da edição da Instrução Suplementar citada acima, ao tratar do profissional “ENGENHEIRO MECÂNICO com registro no CREA de atribuições para atividades de manutenção em aeronaves”, no que diz respeito à “Atribuição com registro no CREA”, não se limitar somente a “Art. 12 e pelo menos a atividade 05 do Art. 1º, relativo ao Art. 3º no que se refere às aeronaves, seus sistemas e componentes, máquinas, motores e equipamentos; instalações industriais e mecânica relacionadas à modalidade; e seus serviços afins e correlatos, tudo da Resolução nº 218/73, de 29/07/73 do CONFEA.”, deveria incluir também a seguinte atribuição: “Art. 12, da Resolução 218, de 29 de junho de 1973, do CONFEA, acrescidas da deliberação 155/79-CAPR:estudo, projeto, direção, execução e revisão de aeronaves, seus serviços afins e correlatos.”</p> <p>Justificativa: Incluir os profissionais graduados em Engenharia Mecânica-Aeronáutica na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), que tem o CREA emitido pelo CREA-MG com atribuições conforme citado acima.</p>	
<p>32- Antonio Ivaldo Machado de Andrade</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Não está previsto no RBAC 145 os requisitos para atuar como Responsável Pela Qualidade dos Serviços (Responsável Técnico)</p> <p>Sugestão: Que o APÊNDICE A (QUALIFICAÇÕES RECOMENDADAS PARA O RT) da IS Nº 145.151-001 seja colocado no texto do RBAC 145, como ocorre com o atual RBHA 145.</p> <p>Justificativa: Conforme previsto no CAPÍTULO IV, SEÇÃO I, Art. 66, parágrafo § 1º do Código Brasileiro de Aeronáutica, temos que: “§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.” Conforme previsto na Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, e alterada por resoluções posteriores, o objetivo do RBAC é estabelecer requisitos destinados à aviação civil brasileira. A isenção de requisito previsto em RBAC depende de processo de Audiência Pública, sendo normatizado pelo RBAC 11. Conforme a mesma Resolução nº 30, citada anteriormente, a Instrução Suplementar tem por objetivo esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC. O não cumprimento de orientação prevista na mesma pode ser realizado se o solicitante apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se,</p>	<p>A atuação do Responsável Técnico inicialmente deve atender à legislação do sistema CREA/CONFEA. Conforme o RBAC 145.151(a)-I, cada organização de manutenção deve designar pelo menos um de seus RT a ser cadastrado na ANAC e representar tecnicamente o “Gestor Responsável”– GR”. A ANAC, mediante o Apêndice A do RBAC 145, estabelece os requisitos para o cadastramento na ANAC do RT, o qual deve estar regular perante o CREA da região da organização de manutenção. Dentre os requisitos, está o de que o profissional deve possuir título e atribuição compatíveis com a atividade (A145.1 do RBAC 145). O objetivo da citada tabela disposta na IS 145.151-001 é justamente o de <u>esclarecer e orientar</u> a aplicação desse requisito, com relação a quais “títulos e atribuições” são considerados compatíveis com a atividade. Evidencia-se, portanto, conforme a Resolução ANAC nº 30, bem citada no comentário, que o conteúdo da tabela é tema de Instrução Suplementar, não de regulamento.</p>

<p>nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC, mas não há exigência de Audiência Pública.</p> <p>Observa-se que método alternativo para cumprimento de algo que está previsto no RBAC passa por um processo mais criterioso e público, enquanto que o cumprimento de algo que está previsto apenas numa Instrução Suplementar segue um procedimento interno da ANAC, sem passar por audiência pública. Na prática, hoje, isenção de requisito de RBAC somente é autorizado com anuência da Diretoria da ANAC e método de cumprimento diferente de IS é aprovado em níveis hierarquicamente abaixo da Diretoria.</p> <p>O Responsável Pela Qualidade dos Serviços numa Organização de manutenção tem claramente a responsabilidade de garantir os níveis de segurança operacional da atividade de manutenção aeronáutica e por consequência, da própria atividade aérea, sendo peça fundamental para garantir a qualidade da manutenção fomentando, indiretamente, o crescimento da Aviação no Brasil.</p> <p>De acordo com os serviços de manutenção executados pela Empresa há diferentes requisitos de formação exigidos, no intuito de garantir a qualidade da manutenção executada.</p> <p>O atual RBHA 145 prevê claramente os requisitos para atuar como responsável pela qualidade dos serviços em organizações de manutenção, entretanto, a proposta do RBAC 145 perde esses requisitos, passando-os para uma Instrução Suplementar, cujo processo de isenção (ou não cumprimento) não é público.</p> <p>Não há vantagens na remoção desses requisitos do Regulamento</p> <p>Solicito que os requisitos para Responsável Técnico continuem a figurar no texto do Regulamento.</p>	
33- Eduardo Vardanega França	Comentário não aproveitado.
<p>Item : A proposta não define o que seja uma pessoa vinculada à organização de manutenção.</p> <p>Sugestão: 145.3(f) Pessoa vinculada à organização de manutenção: pessoa que esteja formalmente contratada pela organização de manutenção para prestar serviços a esta. Entende-se que o vínculo é evidenciado pela existência de carteira de trabalho do empregado assinada pelo empregador no qual fique explícito que o empregador se obriga a arcar com os encargos sociais do empregado e este se obriga a prestar os serviços para os quais foi contratado, cumprindo jornadas regulares (e não eventuais) de trabalho. Também é entendido como vínculo o contrato social atual da empresa, onde consta o nome e CPF da pessoa como proprietário ou sócio.</p> <p>Justificativa: Deve haver evidência objetiva para comprovar que uma pessoa esteja realmente vinculada à organização de manutenção.</p>	<p>A proposta da ANAC é utilizar o termo vínculo de maneira mais ampla do que o uso do termo “vínculo empregatício”, empregado no RBHA 145, permitindo que uma organização de manutenção se utilize de mão de obra temporária, e de outra forma, não cerceando a possibilidade da organização de manutenção dispor de mão de obra por outros meios que não por vínculo empregatício, como foi utilizado no RBHA 145.</p> <p>A natureza da atividade de manutenção aeronáutica não garante uma demanda uniforme de serviços ao longo do ano. Por este motivo, a indústria de manutenção aeronáutica mundial utiliza-se de mão de obra, por exemplo, temporária, cobrindo picos de demanda e permitindo a aceitação de contratos de serviço de curta duração.</p> <p>Adicionalmente, na versão final do RBAC 145 o termo foi ajustado para “vínculo contratual”.</p> <p>Se houverem dúvidas quanto à aplicação do termo, a ANAC incluirá esclarecimentos em material interpretativo.</p> <p>Veja o comentário 49.</p>
34- Eduardo Vardanega França	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.103(a)(3)-I um local isolado, sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis, afastado do hangar e arejado. Caso esse local possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos;</p> <p>Sugestão:</p>	<p>A ANAC poderá incluir detalhamento do cumprimento deste requisito em material interpretativo.</p> <p>Veja o comentário 46.</p> <p>O texto e a referida numeração do parágrafo foi alterado na formatação final do RBAC 145.</p>

<p>145.103(a)(3)-I um local isolado, sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis, afastado de qualquer edificação e arejado. Caso esse local possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos;</p> <p>Justificativa: Existem oficinas que alegam não precisar estocar seus inflamáveis em local distante das suas construções, uma vez que não têm hangar. Ocorre que diversas oficinas de manutenção certificados em padrão diferente do C não fazem manutenção em aeronaves e por isso não precisam de hangar. Muitas delas nem sequer estão localizadas em um aeroporto. Adicionalmente, as palavras “isolado” e “arejado” são muito genéricas, dificultando a fiscalização e enquadramento de instalações irregulares. Sugere-se um estudo de engenharia mais profundo, abordando inclusive as normas técnicas já existentes, como por exemplo a NR-20 ou NBR 17505:2006, para estabelecer critérios mais objetivos e mensuráveis.</p>	
<p>35- Eduardo Vardanega França</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.109(a)-I Cada organização de manutenção certificada deve possuir uma listagem do ferramental de sua propriedade. Quando o ferramental utilizado for de terceiros, a organização deve possuir um contrato ou outro dispositivo legal que autorize o uso, o qual deve ser mantido disponível para a ANAC por pelo menos 5 (cinco) anos.</p> <p>Sugestão: 145.109(a)-I Cada organização de manutenção certificada deve possuir uma listagem do ferramental de sua propriedade. Quando o ferramental utilizado for de terceiros, a organização deve possuir um contrato ou outro dispositivo legal que autorize o uso, o qual deve ser mantido disponível para a ANAC por pelo menos 5 (cinco) anos <u>após exclusão da capacidade de manutenção do seu adendo ao certificado, capacidade essa que requer o ferramental de propriedade de terceiros.</u> <u>A organização de manutenção deve manter registros da utilização de ferramental de terceiros, incluindo fabricante, modelo, número da peça, número serial, bem como data e hora de recebimento e devolução.</u></p> <p>Justificativa: A organização de manutenção deve demonstrar que tem acesso a todo o ferramental necessário aos serviços que se propõe a fazer. Se em algum momento a empresa não tem mais acesso a uma ferramenta requerida para o serviço, ela perde a capacidade para realizar o serviço. Entendo que a empresa deve manter o contrato de autorização de uso da ferramenta emprestada para demonstrar a sua capacidade para fins de fiscalização sempre que solicitado pela ANAC. Deve haver também um registro de utilização da ferramenta, de forma que a localização física da ferramenta em determinada data e hora seja rastreável.</p>	<p>O documento citado no parágrafo deve ser mantido por pelo menos 5 (cinco) anos após seu uso. A exigência quanto à conservação dos registros do serviço executado, incluindo o ferramental empregado, já está estabelecida na seção 145.219 do RBAC 145. Veja o comentário 11.</p>
<p>36- Eduardo Vardanega França</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.109(d) ... Cada organização deve possuir, quando aplicável, a assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica. Os seguintes documentos e dados técnicos devem ser mantidos atualizados e acessíveis, quando o trabalho estiver sendo executado:...</p> <p>Sugestão:</p>	<p>A exigência da documentação técnica é expressada na frase anterior, início do mesmo parágrafo, com o texto “Cada organização de manutenção certificada deve manter, num formato aceitável pela ANAC, os documentos e dados técnicos...”. Nessa segunda parte do parágrafo 145.109(d), a ANAC evidencia que maneiras aceitáveis de possuir tais documentos atualizados incluem a</p>

<p>145.109(d) ... Cada organização deve possuir, quando aplicável, a <u>documentação técnica</u> ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica. Os seguintes documentos e dados técnicos devem ser mantidos atualizados e acessíveis, quando o trabalho estiver sendo executado:...</p> <p>Justificativa: A organização de manutenção precisa da documentação técnica, e não da assinatura, para executar o serviço. A assinatura é uma maneira de receber a documentação, mas pode ainda haver a compra de cada revisão desvinculado de uma assinatura. Pode ocorrer também que uma organização tenha a assinatura, mas não disponha da documentação, seja pela demora no envio da documentação física ou problemas técnicos no acesso online de tal documentação.</p>	<p>“assinatura” e a “autorização de uso”.</p>
<p>37- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (...) (4) um organograma da organização de manutenção com os nomes e títulos do pessoal de e (sic) supervisão; (...)</p> <p>Sugestão: 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (...) (4) um organograma da organização de manutenção, de acordo com a seção 145.209 (a) deste RBAC; (...)</p> <p>Justificativa: A seção 145.209 (a) já estabelece como deve ser o organograma. A relação nominal do pessoal já está contemplada na seção 145.51 (a) (9)-I e na seção 145.61 (a) (1) (2) e (3).</p>	<p>Apesar de o parágrafo tratar realmente do organograma citado, a seção 145.209 tem objetivo mais amplo, relativo ao manual da organização de manutenção. O organograma presente nesse manual não precisa incluir o nome das pessoas. Tal informação é requerida para o processo de certificação. A não inserção dos nomes no organograma do manual é para evitar frequentes revisões do manual devido a alterações de pessoal. Além disso, a ANAC procura evitar referenciar outras seções e parágrafos dos RBAC, no intuito de facilitar a leitura e reduzir a complexidade das relações entre os requisitos, utilizando o recurso da citação somente quando realmente necessário.</p> <p>Os parágrafos da seção 145.61 citados não existem. Portanto, supõe-se que o comentário se refira à seção 145.51, no entanto os parágrafos (a)(1), (2) e (3) não incluem a relação nominal requerida no parágrafo (4). A relação do pessoal requerida no parágrafo 145.51(a)(9)-I é diferente daquela requerida no parágrafo 145.51(a)(4). Entretanto, a ANAC reformulou o texto para a edição final.</p>
<p>38- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (...) (12)-I declaração de conformidade, incluindo uma lista completa de todos os requisitos aplicáveis do RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, e deste regulamento com uma breve descrição de como a organização os cumpre e referência específica da seção/item do manual onde consta tal informação; (...)</p> <p>Sugestão:</p>	<p>Para todos os requisitos aplicáveis haverá citação de seu cumprimento no manual da organização de manutenção. Da mesma forma, não é empecilho para a organização apresentar uma breve descrição de como cumpre com os requisitos.</p> <p>Por outro lado, tal lista facilita o processo de verificação de cumprimento com os requisitos e, portanto, agiliza o processo de certificação, em benefício da própria organização de manutenção.</p> <p>A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina. Entretanto, a ANAC reformulou o texto para a edição final.</p>

<p>145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (...) (12)-I declaração de conformidade, incluindo uma lista completa de todos os requisitos aplicáveis do RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, e deste regulamento com uma breve descrição de como a organização os cumpre ou referência específica da seção/item do manual onde consta tal informação; (...)</p> <p>Justificativa: A substituição de “e” por “ou” visa facilitar a elaboração da declaração de conformidade. Desta forma, o texto se manteria como atualmente está estabelecido no item 4.2.8 da IAC 145-1001.</p>	
<p>39- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (...) (14)-I comprovação do recolhimento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC pertinente de certificação. (...).</p> <p>Sugestão: Exclusão deste item (14)-I..</p> <p>Justificativa: A TFAC estabelecido no Anexo III da Lei 11.182 estabelece PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA E ANÁLISE DO MANUAL DE PROCEDIMENTOS. Código 136 da Tabela ANAC. O termo proposto neste RBAC 145 é “requerimento para um certificado de organização de manutenção” e não “pedido de homologação inicial de empresa”. Além disso, não há na proposta deste RBAC o estabelecimento de um “manual de procedimentos”. Quando indagada sobre os valores de algumas TFAC, a ANAC sempre nos respondeu que nada poderia fazer, pois estavam estabelecidas em Lei. Que o fórum adequado para solicitações de alteração seria o Congresso Nacional. Da mesma forma, agora, para estabelecer cobrança de TFAC não prevista na referida Lei, a ANAC deve, primeiro, assim proceder. Este item (14)-I trata-se de um retrocesso em relação à proposta de RBAC 145 submetida à Audiência Pública no ano de 2010.</p>	<p>O parágrafo 145.51(a)(14)-I foi removido do RBAC 145, por se tratar de assunto estabelecido em lei, para o qual haverá interpretação adequada por parte da ANAC no momento da aplicação da TFAC. Entretanto, ressalta-se a necessidade de interpretação sistêmica da legislação neste caso, compreendendo a finalidade da lei, em detrimento da interpretação puramente literal do seu texto.</p>
<p>40- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (...) (c) Adicionalmente à conformidade com os requisitos aplicáveis para a certificação de uma organização de</p>	<p>Como regra geral, empresas que operam segundo os RBAC 121 e 135 deve operar aeronaves que tenham o Brasil como país de registro. A exceção se faz quanto às aeronaves previstas nos convênios internacionais para intercâmbios de aeronaves.</p>

<p>manutenção, um requerente a um certificado de organização de manutenção e categoria(s)/classe(s) localizado fora do Brasil deve cumprir os seguintes requisitos:</p> <p>(1) O requerente deve mostrar que o certificado de organização de manutenção e/ou categoria/classe é necessário para manter ou alterar o seguinte:</p> <p>(i) aeronave registrada no Brasil e artigos para uso nessas aeronaves; ou</p> <p>(ii) aeronave estrangeira operada por empresa certificada sob o RBAC 121 ou 135 e artigos para uso nessas aeronaves.</p> <p>(...).</p> <p>Sugestão: Excluir o item (ii) acima.</p> <p>Justificativa: A seção 121.153 (a) do RBAC 121 e a Seção 135.25 (a) do RBAC 135 estabelecem que os detentores de certificados segundo estes RBAC só podem operar aeronaves que sejam registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), portanto, aeronaves com marcas estrangeiras não podem ser operadas por empresas certificadas sob o RBAC 121 ou 135. Assim, salvo melhor juízo, este item (ii) da seção 145.51 (c) (1) se torna inócuo.</p>	<p>A ANAC firmou convênios dessa natureza com as autoridades de aviação civil do Chile e do Paraguai e a operação prevista nesses acordos enquadra-se perfeitamente no parágrafo 145.51(c)(1)(ii).</p>
<p>41- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.53 Emissão do certificado (...) (d) Antes da emissão do certificado de organização de manutenção, o requerente deve declarar por escrito que todo o pessoal da organização de manutenção, seus contratados ou subcontratados que executam funções de trabalho relacionadas ao transporte aéreo de cargas perigosas (artigos perigosos) estão treinados conforme descrito na edição mais atualizada do <i>Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i> da Organização Internacional de Aviação Civil – ICAO. (...).</p> <p>Sugestão: 145.53 Emissão do certificado (...) (d) Antes da emissão do certificado de organização de manutenção, conforme aplicável, o requerente deve declarar por escrito que não realiza serviços relacionados a transporte aéreo de cargas perigosas (artigos perigosos) ou que todo o pessoal da organização de manutenção, seus contratados ou subcontratados que executam funções de trabalho relacionadas ao transporte aéreo de cargas perigosas (artigos perigosos) estão treinados conforme descrito na edição mais atualizada do <i>Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i> da Organização Internacional de Aviação Civil – ICAO. (...).</p> <p>Justificativa: A maioria das organizações de manutenção não realiza serviços relacionados a transporte aéreo de cargas perigosas</p>	<p>O texto do regulamento já atinge o objetivo esperado. A inclusão do texto, apesar adequado, tenderia a aumentar a complexidade do parágrafo, que já é bastante longo. Em atendimento à lei, a ANAC procura estabelecer normas com textos que sejam o mais simples e diretos. No caso de ninguém do pessoal, contratados ou subcontratados executarem as funções previstas no parágrafo, a declaração poderá conter um texto simples evidenciando esse fato. Adicionalmente, a ANAC esclarece que o pessoal técnico da oficina (mesmo que a oficina declare que não vai transportar cargas perigosas ou não vai APRS aeronaves que tenham a bordo cargas perigosas) deve ser treinado no mínimo para identificar o que são artigos perigosos.</p>

<p>(artigos perigosos). O texto sugerido visa também se adequar ao texto da seção 145.165 (b).</p>	
<p>42- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.55 Validade e renovação do certificado (...) (e)-I Um certificado de organização de manutenção pode ser: (...) (2) cassado, se a ANAC julgar que a organização ainda não satisfaz aos RBAC após um período de suspensão maior do que 1 (um) ano ou quando a ANAC julgar que a organização não tem mais direito a um certificado conforme este regulamento..</p> <p>Sugestão: 145.55 Validade e renovação do certificado (...) (e)-I Um certificado de organização de manutenção pode ser: (...) (2) cassado, após conclusão de Inquérito Administrativo, no curso do qual será assegurada defesa à organização de manutenção, se a ANAC julgar que a organização ainda não satisfaz aos RBAC após um período de suspensão maior do que 1 (um) ano ou quando a ANAC julgar que a organização não tem mais direito a um certificado conforme este regulamento..</p> <p>Justificativa: Há de se observar o disposto no Art. 300 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica): “A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.”.</p>	<p>Não é necessário citar maiores detalhes do procedimento de decisão da ANAC, o qual já é previsto em lei e nas normas internas da ANAC. O texto do RBAC 145 está adequado para o fim a que se destina.</p>
<p>43- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.57 Emenda ou transferência de certificado (...) (b) Se o detentor do certificado vender ou transferir seus ativos, o novo proprietário deve requerer uma emenda ao certificado de acordo com a seção 145.51, conforme aplicável. (...).</p> <p>Sugestão: 145.57 Emenda ou transferência de certificado (...) (b) Se o detentor do certificado vender ou transferir seus ativos imobilizados (ou não circulantes), o novo proprietário deve requerer uma emenda ao certificado de acordo com a seção 145.51, conforme aplicável. (...).</p> <p>Justificativa:</p>	<p>O texto do RBAC 145 já traz o esclarecimento de que não é aplicável a toda venda ou transferência de ativos. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>

<p>Os ativos financeiros dividem-se em: ativo imobilizado (ou não circulante) e ativo circulante.</p> <p>Os ativos não circulantes são todos os bens de permanência duradoura, destinados ao funcionamento normal da organização, assim como os direitos exercidos com essa finalidade. São esses que em geral são vendidos/transferidos. Já os ativos circulantes incluem dinheiro em caixa, conta movimento em bancos, aplicações financeiras, contas a receber, títulos, etc.</p>	
<p>44- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p>Item : 145.59 Categorias e Classes (...) (g)-I Categoria Serviços Especializados: Classe Única – Atividades específicas de execução de manutenção que a ANAC julgar procedente caso não esteja sob outras certificações de organização de manutenção, por tipo de serviço (ex.: ensaios não destrutivos, serviços de soldagem, pintura, pesagem de aeronaves, trabalhos em revestimentos de tela, serviços especializados em pás de rotores, análises de vibração e balanceamento dinâmico, análises de <i>performance</i>, serviços de tapeçaria e interiores, instalação de projetos aprovados, inspeções e testes do sistema anemométrico, inspeção boroscópica, lavagem de compressores de motores à reação, banhos galvânicos, <i>shot peening</i>, limpeza por jateamento abrasivo, inspeção por ataque ácido, inspeções/ensaios de vasos de pressão, etc.).</p> <p>Sugestão: 145.59 Categorias e Classes (...) (g)-I Categoria Serviços Especializados: Classe Única – Atividades específicas de execução de manutenção que a ANAC julgar procedente caso não esteja sob outras certificações de organização de manutenção, por tipo de serviço (ex.: ensaios não destrutivos, serviços de soldagem, usinagem, pintura, pesagem de aeronaves, trabalhos em revestimentos de tela e de materiais compostos, serviços especializados em pás de rotores, análises de vibração e balanceamento dinâmico, análises de <i>performance</i>, serviços de tapeçaria e interiores, instalação de projetos aprovados, inspeções e testes do sistema anemométrico, inspeção boroscópica, inspeção dimensional/metrológica, lavagem de compressores de motores à reação, banhos galvânicos, <i>shot peening</i>, limpeza por jateamento abrasivo, inspeção por ataque ácido, inspeções/ensaios de vasos de pressão, montagem de mangueiras, etc.).</p> <p>Justificativa: As inclusões sugeridas visam contemplar outras atividades executadas por empresas que já possuem homologações no atual Padrão H Classe Única.</p>	<p>A lista de exemplos de tipos de serviço enquadrados na Categoria Serviços Especializados já é bastante numerosa e não tem o objetivo de ser completa. A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>45- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (1) abrigo para as instalações, equipamentos, materiais e pessoal compatível com suas certificações, especificações operativas e, quando aplicável, lista de capacidades; (...).</p>	<p>Veja o comentário 13. O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.</p>

<p>Sugestão: 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (1) instalações para abrigar equipamentos, materiais, dados técnicos, registros e pessoal compatíveis com suas certificações, especificações operativas e, quando aplicável, lista de capacidades; (...).</p> <p>Justificativa: O texto nos pareceu invertido. São as instalações que devem ser suficientes para abrigar tudo aquilo que é requerido nas seções 145.51 (b), 145.109 e 145.219.</p>	
46- José Ronaldo Da Luz	Comentário aproveitado.
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (...) (3)-I um local isolado, sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis, afastado do hangar e arejado. Caso esse local possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos; (...).</p> <p>Sugestão: 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (...) (3)-I um local isolado e arejado, sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis. Caso esse local possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos; (...).</p> <p>Justificativa: Nem todas as organizações de manutenção estão instaladas em hangares..</p>	O texto do RBAC145 foi alterado em virtude deste comentário.
47- José Ronaldo Da Luz	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (a) Cada organização de manutenção certificada deve ter equipamentos, ferramentas e materiais necessários para a execução da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, exceto se determinado de outra forma pela ANAC. Os equipamentos, ferramentas e materiais devem estar localizados nas instalações e sob o controle da organização de manutenção quando o serviço estiver sendo executado. (...).</p> <p>Sugestão: 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos</p>	A interpretação da ANAC é de que, como regra geral, a organização de manutenção deve ter os equipamentos, ferramentas,... necessários no momento da execução da manutenção, manutenção preventiva ou alteração. A ANAC não encontrou conflito com o parágrafo (a)-I, conforme sugere o comentário.

<p>(a) Cada organização de manutenção certificada deve apresentar equipamentos, ferramentas e materiais necessários para a execução da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, exceto se determinado de outra forma pela ANAC. Os equipamentos, ferramentas e materiais devem estar localizados nas instalações e sob o controle da organização de manutenção quando o serviço estiver sendo executado. (...).</p> <p>Justificativa: O termo “ter” não fica claro quanto à posse ou propriedade. Assim, entendemos que o termo “apresentar” seja mais adequado, até mesmo para não conflitar com o item (a)-I desta mesma seção.</p>	
<p>48- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (...)</p> <p>(d) Cada organização de manutenção certificada deve manter, num formato aceitável pela ANAC, os documentos e dados técnicos requeridos para o desempenho da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com o seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo. Cada organização deve possuir, quando aplicável, a assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica. Os seguintes documentos e dados técnicos devem ser mantidos atualizados e acessíveis, quando o trabalho estiver sendo executado: (...).</p> <p>Sugestão: 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (...)</p> <p>(d) Conforme a seção 145.211 (a) e (c) (1) (v) deste RBAC, cada organização de manutenção certificada deve manter os documentos e dados técnicos requeridos para o desempenho da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com o seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo. Cada organização deve possuir, quando aplicável, a assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica. Os seguintes documentos e dados técnicos devem ser mantidos atualizados e acessíveis, quando o trabalho estiver sendo executado:</p> <p>Justificativa: Neste contexto, a expressão “num formato aceitável pela ANAC” não atende o princípio da Segurança Jurídica. E, ainda, não nos parece remeter ao Manual de Controle da Qualidade referenciado na seção 145.211, mas, sim, pretender criar um controle adicional dos documentos e dados técnicos. Daí, a necessidade de se fazer referência aos requisitos já estabelecidos na seção 145.211 (a) e (c) (1) (v).</p>	<p>A IS 145.109-001 trata do meio de cumprimento aceitável para este requisito. Caso necessário a ANAC emitirá material interpretativo adicional. O objetivo do trecho citado é permitir a flexibilidade necessária para que as organizações de manutenção possam definir seus formatos segundo suas necessidades, respeitando critérios relativos à segurança da aviação civil. A ANAC considera que o texto do RBAC está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>49- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário aproveitado</p>
<p>Item : 145.151 Requisitos de pessoal Cada organização de manutenção certificada deve:</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário. Veja os comentários 33 e 114.</p>

<p>(...) (b) prover pessoal com vínculo e qualificado para planejar, registrar, supervisionar, executar, inspecionar e aprovar para retorno ao serviço a manutenção, manutenção preventiva ou alteração executada sob o certificado de organização de manutenção e suas especificações operativas; (...).</p> <p>Sugestão: 145.151 Requisitos de pessoal Cada organização de manutenção certificada deve: (...) (b) prover pessoal com vínculo contratual e qualificado para planejar, registrar, supervisionar, executar, inspecionar e aprovar para retorno ao serviço a manutenção, manutenção preventiva ou alteração executada sob o certificado de organização de manutenção e suas especificações operativas; (...).</p> <p>Justificativa: O termo “vínculo” é muito abrangente. Pode ser vínculo de parentesco, afetivo, jurídico, etc. Assim, entendemos que a expressão “vínculo contratual” seja mais adequada, pois atende ao vínculo empregatício firmado com os funcionários, ao vínculo dos sócios proprietários e também às funções de manutenção subcontratada (seção 145.217).</p>	
50- José Ronaldo Da Luz	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.163 Requisitos de treinamento (...) (c) Cada organização de manutenção certificada deve documentar, em formato aceitável à ANAC, o treinamento individual do pessoal requerido pelo parágrafo (a) desta seção. Esses registros de treinamento devem ser retidos por, no mínimo, 5 (cinco) anos.</p> <p>Sugestão: 145.163 Requisitos de treinamento (...) (c) Cada organização de manutenção certificada deve documentar, conforme estabelecido em seu programa de treinamento do pessoal, aprovado pela ANAC, o treinamento individual do pessoal requerido pelo parágrafo (a) desta seção. Esses registros de treinamento devem ser retidos por, no mínimo, 5 (cinco) anos.</p> <p>Justificativa: O requisito de documentar à ANAC todo e qualquer treinamento realizado só vai acarretar maior volume de documentos enviados à Agência, sobrecarregando ainda mais os serviços de protocolo. As formas de registros dos treinamentos devem, então, ser estabelecidas nos respectivos programas de treinamento. Os registros dos treinamentos podem ser verificados nas inspeções da ANAC ou, em casos pontuais, serem requeridos à organização de manutenção.</p>	<p>O objetivo do requisito não é o envio de correspondência à ANAC. O formato aceitável estará realmente definido no programa de treinamento da organização, como sugere o comentário. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
51- José Ronaldo Da Luz	Comentário aproveitado.

<p>Item : 145.207 Manual da organização de manutenção (...) (f)-I Para efeitos da TFAC relativa à análise visando à aceitação pela ANAC de revisões do Manual da Organização de Manutenção e do Manual da Qualidade e aprovação pela ANAC do Programa de Treinamento, considera-se a equivalência à TFAC para a análise de manual de procedimentos de inspeção (RBHA 145.45) (revisão), constante no Anexo III da Lei no 11.182, de 27 de setembro de 2005, até que seja atualizada.</p> <p>Sugestão: Exclusão deste item (f)-I.</p> <p>Justificativa: A TFAC estabelecido no Anexo III da Lei 11.182 estabelece ANÁLISE DE MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO (RBHA 145.45) (REVISÃO) – R\$ 1.366,00. Código 126 da Tabela ANAC. Não há nesta proposta do RBAC 145 o estabelecimento de um “manual de procedimentos de inspeção”. Além disso, o texto do anexo III da Lei 11.182 é claro ao se referir à seção 145.45 do RBHA 145, o qual será revogado quando da edição do RBAC 145. Além disso, com o texto proposto no referido item (f)-I acima, a ANAC pretende multiplicar por 3 os já altos custos das organizações para manter seus manuais atualizados. No caso dos MGSO requeridos pelos RBAC 121 e 135, acertadamente a ANAC <u>não fez constar</u> que “<i>Para efeitos da TFAC relativa à análise visando à aceitação pela ANAC do Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional, considera-se a equivalência à TFAC para a análise de programa de prevenção de acidentes aeronáuticos, constante no Anexo III da Lei no 11.182, de 27 de setembro de 2005, até que seja atualizada.</i>”. Portanto, aqui, temos mais uma clara tentativa de tratar as organizações de manutenção de forma negativamente diferenciada. Quando indagada sobre os valores de algumas TFAC, a ANAC sempre nos respondeu que nada poderia fazer, pois estavam estabelecidas em Lei. Que o fórum adequado para solicitações de alteração seria o Congresso Nacional. Da mesma forma, agora, para estabelecer cobrança de TFAC não prevista na referida Lei, a ANAC deve, primeiro, assim proceder. Este item (f)-I trata-se de um retrocesso em relação à proposta de RBAC 145 submetida à Audiência Pública no ano de 2010..</p>	<p>O parágrafo 145.207(f)-I foi removido do RBAC 145, por se tratar de assunto estabelecido em lei, para o qual haverá interpretação adequada por parte da ANAC no momento da aplicação da TFAC. Entretanto, ressalta-se a necessidade de interpretação sistêmica da legislação neste caso, compreendendo a finalidade da lei, em detrimento da interpretação puramente literal do seu texto.</p>
52- José Ronaldo Da Luz	Comentário não aproveitado
<p>Item : 145.215 Lista de capacidade (...) (e)-I Cada organização de manutenção deve submeter sua lista de capacidade à aceitação da ANAC após cada alteração, a menos que haja procedimento diferente aceito pela ANAC.</p> <p>Sugestão: Exclusão deste item (e)-I.</p> <p>Justificativa: Considerando que a organização de manutenção possui a prerrogativa de executar a autoavaliação, prevista na seção</p>	<p>A ANAC esclarece a interpretação de que, como regra geral, toda alteração à lista de capacidade deve ser submetida à ANAC. Entretanto, a ANAC pode aceitar um procedimento automático de inclusão para organizações de manutenção que demonstrem sólidos procedimentos de auto-avaliação.</p>

<p>145.215 (c) e, ainda, que os procedimentos dessa autoavaliação estarão estabelecidos no manual da organização de manutenção, conforme seção 145.209 (d) (1) e (2), analisado e aceito pela ANAC, entendemos que este requisito adicional de submeter a lista de capacidade à aceitação da ANAC deve ser dispensado.</p> <p>Ademais, a seção 145.215 (d) estabelece que a organização de manutenção deve prover à ANAC uma cópia da lista revisada. Assim, os registros da autoavaliação podem ser verificados nas inspeções da ANAC ou, em casos pontuais, serem requeridos à organização de manutenção.</p> <p>Ainda, este item (e)-I trata-se de um retrocesso em relação à proposta de RBAC 145 submetida à Audiência Pública no ano de 2010.</p>	
<p>53- José Ronaldo Da Luz</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.217 Manutenção subcontratada (a) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de um provedor de serviços externo a ela, desde que: (1) a ANAC aceite a função de manutenção a ser subcontratada; e (2) a organização de manutenção certificada mantenha e disponibilize para a ANAC as seguintes informações: (i) as funções de manutenção subcontratadas; e (ii) o nome de cada pessoa externa de quem subcontrata funções de manutenção, com os tipos de certificação que possui, se possuir. (...).</p> <p>Sugestão: 145.217 Manutenção subcontratada (a) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de um provedor de serviços externo a ela, desde que: (1) a ANAC aceite a função de manutenção a ser subcontratada; e (2) a organização de manutenção certificada mantenha e disponibilize para a ANAC as seguintes informações: (i) as funções de manutenção subcontratadas; e (ii) o nome de cada pessoa externa não certificada de quem subcontrata funções de manutenção. (...).</p> <p>Justificativa: Entendemos que as organizações de manutenção certificadas não necessitam ser nominadas, considerando que os tipos de certificação que estas possuem já são do conhecimento da ANAC. Há de se considerar que os procedimentos para manutenção subcontratada já são requeridos na seção 145.209 (h) (1) e (2), devendo ser estabelecidos no manual da organização de manutenção. Portanto, no caso de organizações de manutenção certificadas, seriam elencados no manual somente as funções de manutenção que seriam subcontratadas com aquelas. Ademais, os serviços terceirizados com organizações certificadas, em geral, são contratados diretamente pelo proprietário/operador, que tem a liberdade para selecionar seus prestadores de serviços, de acordo com o Código do Consumidor.</p>	<p>A ANAC não tem como objetivo impedir qualquer direito de subcontratação legalmente estabelecido, apenas pretende permanecer informada das interconexões existentes entre as organizações e com isso preservar a segurança da aviação civil. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está apropriado ao fim a que se destina.</p>
<p>54- Eduardo Vardanega França</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :</p>	<p>O texto bem expressa a possibilidade de transportar “para executar</p>

<p>145.203 Trabalho executado em outra localidade</p> <p>Cada organização de manutenção certificada pode temporariamente transportar, para um local diferente do seu endereço fixo, o material, equipamento e pessoal necessário para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, incluindo serviços especializados, em um artigo para o qual ela está certificada se:</p> <p>(a) o trabalho for necessário devido a uma circunstância especial, conforme determinado pela ANAC; ou</p> <p>(b) for necessário executar tal trabalho de modo recorrente e o manual da organização de manutenção incluir os procedimentos para executá-lo.</p> <p>Sugestão:</p> <p>145.203 Trabalho executado em outra localidade</p> <p>Cada organização de manutenção certificada pode <u>executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, incluindo serviços especializados, em um artigo para o qual ela está certificada, em um local diferente do seu endereço fixo, temporariamente transportando o material, equipamento e pessoal necessário</u> se:</p> <p>(a) o trabalho for necessário devido a uma circunstância especial, conforme determinado pela ANAC; ou</p> <p>(b) for necessário executar tal trabalho de modo recorrente <u>por períodos estendidos de tempo, segundo critérios determinados pela ANAC</u> e o manual da organização de manutenção incluir os procedimentos para executá-lo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Este requisito, do modo como foi escrito, permite apenas que a oficina transporte material, equipamento e pessoal para outra localidade, mas não permite que o serviço seja executado nessa outra localidade.</p> <p>A execução de serviço fora de sede deve ser cuidadosamente disciplinada para evitar excessos que muitas oficinas tentam praticar. Como exemplo, a execução de IAM ou manutenção programada com a aeronave apresentando saldo positivo de horas ou em local onde haja oficina certificada para o modelo da aeronave. O MPR-900 Volume 2 Capítulo 1 2-2(f) apresenta descrição mais clara sobre o serviço fora de sede.</p>	<p>manutenção...”.</p> <p>O detalhamento da regra para o trabalho executado em outra localidade será contemplado por material interpretativo a ser editado pela ANAC.</p> <p>A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p> <p>Entretanto, para a versão final do regulamento, esse requisito sofreu revisão para incluir referência a “dados técnicos”.</p>
<p>55- João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :</p> <p>145.51 Requerimento para certificação</p> <p>(a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos:</p> <p>(13)-I para organizações de manutenção localizadas no Brasil, evidência de que ela está registrada no CREA da região e possui ao menos um profissional aceito pelo CREA como seu responsável técnico com atribuição para manutenção de produtos aeronáuticos;</p> <p>Sugestão:</p> <p>(13)-I Para organizações de manutenção localizadas no Brasil, evidência de que ela está registrada no CREA da região e possui ao menos um profissional aceito pelo CREA como seu responsável técnico com atribuição para manutenção de produtos aeronáuticos.</p> <p>Para empresa localizada fora do Brasil, será necessária a comprovação que a mesma se encontra registrada em órgão de categoria de classes, bem como o seu reconhecido e com atribuições para a manutenção de produtos aeronáuticos, e conforme previsto para uma empresa no dentro do Brasil:</p> <p>(a)Nenhuma empresa de manutenção/revisão/modificação, de fora do Brasil, poderá solicitar a sua certificação em qualquer categoria e classe de equipamento, sem que antes, possua uma carta de indicação de um operador,</p>	<p>Não é o escopo do RBAC 145 estabelecer tratamento de reciprocidade entre Brasil e EUA. A aplicação do RBAC 145 é muito mais abrangente do que a relação Brasil-EUA, compreendendo organizações que podem estar localizadas nos diversos países do mundo.</p> <p>A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p>

<p>companhia aérea ou de transporte aéreo, registrada no Brasil, essa carta deverá informar todos os itens, e o nível de manutenção que serão efetuados por essa empresa, nos equipamentos de sua propriedade, cabendo a ANAC a anuência e posterior início ao processo de certificação.</p> <p>Justificativa: A mesma se trata de ato de reciprocidade já que tal solicitação se encontra na AC145-7A de 23 Set 2002, a qual é transcrita parcialmente na sua língua original: “7. SPECIAL PROVISIONS FOR REPAIR STATIONS LOCATED OUTSIDE THE UNITED STATES. The FAA, NAA, and industry should be aware of the following special provisions and situations: a. The Statement of Perceived Need. In the statement of perceived need, the applicant AMO should indicate its need to perform maintenance on or alteration/modification of aeronautical products subject to U.S. airworthiness regulations in foreign countries and to obtain a Part 145 repair station certificate. The applicant AMO can substantiate this perceived need by including a statement from an operator of U.S.-registered aircraft or a company that maintains or alters items to be installed on U.S.-registered aircraft, indicating that the applicant AMO’s services are required. The perceived need also can be established with documentation from a leasing company or a supplier/distributor showing that the applicant AMO’s services are needed. The applicant AMO can confirm in writing that the leasing company or supplier/distributor is doing business with operators of U.S.-registered aircraft.”.</p>	
<p>56- João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (v) ventilação, iluminação, controle de temperatura, umidade e outras condições ambientais suficientes para assegurar que o pessoal execute manutenção, manutenção preventiva ou alteração, dentro dos critérios requeridos por este RBAC; e</p> <p>Sugestão: 145.103 Requisitos para edificações e instalações (v) devem atender todas as condições exigidas pelo Ministerio do Trabalho e possuir o LTCAT(NR15); e</p> <p>Justificativa: A mesma é de autoridade do Ministério do Trabalho, a qual cabe a sua fiscalização.</p>	<p>As determinações do Ministério do Trabalho têm como foco o trabalhador, enquanto que os regulamentos da ANAC visam a garantir a segurança da aviação civil. A ANAC estabelece regulamentação relativa aos casos em que a segurança do trabalhador afete também a segurança da aviação civil. A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>57- João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (c) Os equipamentos, ferramentas e materiais devem ser aqueles recomendados pelo fabricante do artigo, ou outros cuja equivalência tenha sido demonstrada de acordo com um procedimento descrito no Manual da Organização de Manutenção.</p> <p>Sugestão: (c) Os equipamentos, ferramentas e materiais devem ser aqueles recomendados pelo fabricante do artigo, ou outros cuja equivalência tenha sido demonstrada de acordo com um procedimento descrito no Manual da Organização de Manutenção, ou através de relatórios de engenharia que comprovem a sua equivalência, esses relatórios devem ser</p>	<p>O trecho proposto pode ser considerado como um meio de cumprimento do requisito. Sua inclusão no requisito aumentaria desnecessariamente o detalhamento e complexidade do requisito. A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p>

<p>assinados e possuem Atestado de Responsabilidade Técnica (ART), emitida pela categoria de classes CREA/CONFEA, pelo engenheiro responsável pela análise, levando em conta os itens 145-151(a), (e) desse regulamento. Os equipamentos deverão estar disponíveis na época do início da manutenção a ser efetuada.</p> <p>Justificativa: A inclusão de um item na Relação Anexa ao Adendo de cada empresa não significa que ocorrerá o envio dos mesmos para a sua manutenção. Baseado no texto atual a empresa deve comprovar que a documentação, ferramenta e treinamento devem estar disponíveis o que demanda investimentos consideráveis porém sm a garantia de que ela receberá o serviço. Nossa proposta de modificação corrige esta discrepância e estabelece que os requisitos (documentação, ferramental e treinamento) estejam disponíveis quando o serviço for efetivamente realizados..</p>	
<p>58- João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (d) Cada organização de manutenção certificada deve manter, num formato aceitável pela ANAC, os documentos e dados técnicos requeridos para o desempenho da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com o seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo. Cada organização deve possuir, quando aplicável, a assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica.</p> <p>Sugestão: (d) Cada organização de manutenção certificada deve manter, em formato aceitável pela ANAC, os documentos e dados técnicos requeridos para o desempenho da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com o seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo. Cada organização deve possuir, quando aplicável, a assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica. Quando o fabricante e ou proprietário do certificado de tipo do equipamento, não existir ou recusar a venda das publicações técnicas, a empresa de manutenção, poderá depois de comprovada essa condição, estabelecendo os dados técnicos requeridos para essa manutenção, desde que, um profissional de engenharia elabore e assine os mesmo, devendo ainda, assinar o atestado de responsabilidade técnica (ART) junto a entidade de classe (CREA/CONFEA), levando em conta os itens 145-151(a), (e);.</p> <p>Justificativa: Existem fabricantes os quais se recusam em vender assinaturas de manuais, de seus componentes a empresas fora do seu país de origem. Esse fato ocorre da necessidade, de se gerar empregos no próprio país, devido a crise econômica mundial, outros fabricantes criam monopólios, isso ocorre com a Kidde Aerospace, na parte de extintores, Turbomeca, na parte dos motores. Existe também a negativa de fornecimento de manuais para operadores, pratica comum entre os fabricantes de aeronaves. Existe a necessidade de se criar regulamentação clara e objetiva com a finalidade de fornecimento de manuais, aos operadores, bem como a forma e procedimentos no caso de não resposta, aos questionamentos efetuados pelos operadores..</p>	<p>O uso de dados técnicos diferentes daqueles aprovados com o projeto de tipo é considerada uma modificação de projeto, a qual, segundo o RBAC 21, pode requer uma aprovação seja por emenda ao certificado de tipo ou certificado suplementar de tipo. Não é o escopo do RBAC 145 tratar desse assunto, portanto a ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina. Quanto à citação de que “existe também a negativa de fornecimento de manuais para operadores, pratica comum entre os fabricantes de aeronaves.”, a ANAC esclarece que tal prática contraria a legislação da aviação civil e seria cabível a aplicação de sanções conforme previsto no CBAer. Ressalta-se que o instrumento adequado para verificar essa possível prática seria a denúncia junto à Ouvidoria da ANAC, identificando os possíveis infratores.</p>
<p>59- João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>

<p>Item : 145.157 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.</p> <p>Sugestão: 145.157 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, não cabendo a sua equivalência, a não ser quando autorizado em acordo bilateral durante a sua validade.</p> <p>Justificativa: Reciprocidade, uma vez que o FAA requer que a empresa para ser certificada tenha um técnico habilitado na categoria que a empresa se propõe a fazer manutenção.</p>	<p>Não é o escopo do RBAC 145 estabelecer tratamento de reciprocidade entre Brasil e EUA. A aplicação do RBAC 145 é muito mais abrangente do que a relação Brasil-EUA, compreendendo organizações que podem estar localizadas nos diversos países do mundo. Em respeito à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, internalizada com o Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, a ANAC busca harmonizar as normas de sua competência com as normas internacionais e, por esta razão, considera apropriado o texto presente na proposta do RBAC 145. Além disso, o 14 CFR 145.157(b) traz tratamento diferenciado para organizações de manutenção no exterior, no qual isenta o profissional que aprova para o retorno ao serviço de possuir habilitação segundo o 14 CFR Part 65. Veja ainda o comentário 12. A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>60- João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.201 Prerrogativas e limitações do certificado (b) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção ou alteração em artigo para o qual é certificada e desde que tenha à sua disposição dados técnicos aplicáveis, equipamentos e instalações.</p> <p>Sugestão: 145.201 Prerrogativas e limitações do certificado (b) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção ou alteração em artigo para o qual é certificada e desde que tenha à sua disposição, na época do início da manutenção, dados técnicos aplicáveis, equipamentos e instalações.</p> <p>Justificativa: Cada organização somente pode executar manutenção ou alteração em artigo para o qual é certificada se dispor de dados técnicos aplicáveis, equipamentos e instalações, ou quando requerido, da autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica e equipamentos, na época do início da manutenção.</p>	<p>O entendimento da ANAC é que não basta que os dados técnicos, equipamentos e instalações estejam disponíveis “no início”, mas devem estar disponíveis “durante a execução” da manutenção. A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>61 e 62 - João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.213 Inspeção da manutenção, manutenção preventiva ou alteração (d) Para uma organização de manutenção localizada no Brasil, somente uma pessoa certificada por essa organização, detentora de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC, está autorizada a assinar a inspeção final e a liberação de manutenção.</p> <p>Sugestão: 145.213 Inspeção da manutenção, manutenção preventiva ou alteração (d) Para uma organização de manutenção localizada no Brasil ou no exterior, somente uma pessoa certificada por</p>	<p>Veja os comentários 12 e 59.</p>

<p>essa organização, detentora de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC, está autorizada a assinar a inspeção final e a liberação de manutenção, não cabendo equivalência, exceto quando previsto em acordo bilateral, enquanto o mesmo se encontrar válido.</p> <p>Justificativa: Reciprocidade, uma vez que o FAA só aceita inspetores que sejam homologados nos itens os quais se pretende libera-los.</p>	
<p>63- João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.215 Lista de capacidade (e)-I Cada organização de manutenção deve submeter sua lista de capacidade à aceitação da ANAC após cada alteração, a menos que haja procedimento diferente aceito pela ANAC.</p> <p>Sugestão: 145.215 Lista de capacidade (e)-I Cada organização de manutenção deve submeter sua lista de capacidade à aceitação da ANAC após cada alteração, a menos que haja procedimento diferente aceito pela ANAC. (e)-II Uma vez atendido o item (e)-I, a iniciar o seus trabalhos, aguardando a resposta da sua solicitação, e não deverá ser liberado para retorno ao serviço, até que seja recebida a resposta da ANAC ou um período de 10 dias uteis, o que ocorrer primeiro. (e)-III- Caberá a empresa na data de sua auditoria a comprovação do comprimento de todos os requisitos da auto avaliação previsto nesse mesmo regulamento 145.215(c).</p> <p>Justificativa: A empresa possui uma pessoa responsável pela manutenção dos seus produtos, o não comprimento desses requisitos deverá gerar impedimento da aeronave, cancelamento ou suspensão do CAV, até que o problema seja resolvido, cabendo ainda multa e sanções previstas no CBA.</p>	<p>Detalhamentos relativos à alteração da lista de capacidade e autoavaliação não serão estabelecidos como requisitos, mas poderão estar contidos em material interpretativo da ANAC. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>64- João Batista M Scarparo, Samantha Gonzáles e Debaalbeck B Costa</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.221 Relatórios de dificuldade em serviço (a) Cada organização de manutenção certificada deve relatar à ANAC e ao detentor do projeto de tipo, projeto suplementar de tipo ou atestado de produto aeronáutico aprovado qualquer evento de falha séria, mau funcionamento, defeito e outros eventos definidos pela ANAC, em até 96 (noventa e seis) horas após a sua descoberta. O relatório deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC. (b) O relatório requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve incluir, tanto quanto disponível, as seguintes informações: (1) marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave; (2) tipo, fabricante, modelo e nº de série ou lote do artigo; (3) data da constatação do evento; (4) natureza do evento; (5) tempo desde a última revisão geral, se aplicável; (6) causa aparente do evento; e</p>	<p>O problema foi detectado e a ANAC providenciará a reformulação dos meios de “entrada” para o referido relatório. Nesse meio tempo, as organizações de manutenção podem enviar via <i>e-mail</i> os relatórios.</p>

<p>(7) outras informações pertinentes, necessárias a uma identificação mais completa, determinação da gravidade ou ação corretiva.</p> <p>Sugestão: 145.221 Relatórios de dificuldade em serviço (a) Cada organização de manutenção certificada deve relatar à ANAC e ao detentor do projeto de tipo, projeto suplementar de tipo ou atestado de produto aeronáutico aprovado qualquer evento de falha séria, mau funcionamento, defeito e outros eventos definidos pela ANAC, em até 96 (noventa e seis) horas após a sua descoberta. O relatório deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC. (b) O relatório requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve incluir, tanto quanto disponível, as seguintes informações: (1) marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave e/ou CHE da empresa manutenção; (2) tipo, fabricante, modelo e nº de série ou lote do artigo; (3) data da constatação do evento; (4) natureza do evento; (5) tempo desde a última revisão geral, se aplicável; (6) causa aparente do evento; e (7) outras informações pertinentes, necessárias a uma identificação mais completa, determinação da gravidade ou ação corretiva.</p> <p>Justificativa: Estamos tentando usar o sistema de dificuldade em serviço (SDR Registration) só que o mesmo só atende a proprietários ou operadores de aeronaves, pois o campo Manufacturer, não permite a inclusão de um fabricante se não um fabricante de aeronaves, seria possível troca-los ou permitir a colocação do CHE da empresa de manutenção que está comunicando a dificuldade em serviço, da mesma forma o item aircraft model, em muitas vezes o reparador não sabe qual a aeronave que utiliza esse componente. Ficando assim impossível de se utilizar a ferramenta disponível pela ANAC.</p>	
65- Tor Kameyama	Comentário aproveitado
<p>Item : Parágrafo 145.1(b)-I: Não consta prazo para cumprimento do parágrafo 145.207(a). “Cada organização de manutenção certificada deve elaborar e seguir um manual da organização de manutenção aceitável pela ANAC”;</p> <p>Sugestão: Sugiro incluir no parágrafo 145.1(b)-I(2): “(2) até (data DOU mais 12 meses) os parágrafos 145.21(c) e 145.207(a) deste RBAC;”.</p> <p>Justificativa: Como os dois manuais, Manual de Organização da Manutenção e o Manual de Controle de Qualidade, se completam para cumprimento e controle dos procedimentos a serem cumpridos pela empresa, é lógico que os 2 manuais tenham o mesmo prazo para a sua inclusão na organização.</p>	O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.
66- Tor Kameyama	Comentário aproveitado

<p>Item : O texto do parágrafo 145.207(d) deve ser completado pelas palavras “de manutenção” após “o manual da organização”.</p> <p>Sugestão: Texto sugerido: “145.207(d): Cada organização de manutenção certificada deve prover à ANAC o manual da organização de manutenção atualizado em um formato aceitável pela ANAC.</p> <p>Justificativa: Este parágrafo se refere especificamente ao manual da organização de manutenção, e não a um outro manual da organização.</p>	O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.
67- Tor Kameyama	Comentário não aproveitado.
<p>Item : Parágrafo 145.55(e)-I(1) : a frase apresentada é confusa e de difícil entendimento: “suspenso por solicitação da organização ou por decisão da ANAC, enquanto a ANAC não constatar que a organização cumpre com os RBAC aplicáveis; ou”.</p> <p>Sugestão: Texto sugerido: “suspenso por solicitação da organização, ou por decisão da ANAC quando for constatado que a organização não cumpre com os RBAC aplicáveis; ou”.</p> <p>Justificativa: Tornar a frase de mais fácil compreensão.</p>	Veja o comentário 22.
68- Tor Kameyama	Comentário aproveitado
<p>Item : Parágrafo 145.103(a)(2)(v): no final da frase sugiro generalizar mais os requisitos, substituindo “por este RBAC”, por “pelos RBAC”;</p> <p>Sugestão: O parágrafo 145.103(a)(2)(v) ficaria com o seguinte texto: “(v) ventilação, iluminação, controle de temperatura, umidade e outras condições ambientais suficientes para assegurar que o pessoal execute manutenção, manutenção preventiva ou alteração, dentro dos critérios requeridos pelos RBAC”.</p> <p>Justificativa: O requisito fica mais abrangente subordinando-o a outros requisitos. Por exemplo, o parágrafo 43.13(a) requer que: “cada pessoa executando manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparo em uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte componente dos mesmos deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas em diretrizes de aeronavegabilidade, na última revisão do manual de manutenção do fabricante ou nas</p>	O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.

<p>instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis,....”</p> <p>Assim, as condições ambientais requeridas não se restringem somente àquelas requeridas pelo RBAC 145, mas elas podem ser requeridas por DA, por instruções específicas do fabricante, etc.</p>	
<p>69- Tor Kameyama</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : O parágrafo 145.103(a)(3)-I requer o “...depósito de inflamáveis afastado do hangar e arejado”.</p> <p>Sugestão: Sugiro que o texto desse parágrafo seja alterado para: 145.103(a)(3)-I :” um local isolado, sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis, afastado dos locais de execução de serviços e arejado.</p> <p>Justificativa: A restrição da localização do depósito de inflamáveis não deve ser somente com relação ao hangar, mas também com relação às oficinas, ou seja com relação a todos locais de execução de serviços.</p>	<p>Veja o comentário 46.</p>
<p>70- Tor Kameyama</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : O parágrafo 145-103(a)(4)-I requer um “local isolado sempre que requerido por questões de segurança, para a instalação de cilindros de ar comprimido;” O texto cita especificamente os cilindros de ar comprimido. Evidentemente, a restrições deve ser para todos os tipos de garrafas pressurizadas: ar comprimido, nitrogênio, oxigênio, extintores, etc..</p> <p>Sugestão: Texto sugerido: “145.103(a)(4)-I : um local isolado, sempre que requerido por questões de segurança, para instalação de garrafas pressurizadas, tais como cilindros de nitrogênio, oxigênio, ar comprimido e outros gases”.</p> <p>Justificativa: O risco de acidentes com garrafas de gases comprimidos não se restringe somente ao ar comprimido, mas a outros gases.</p>	<p>A ANAC considera que este parágrafo deve ser aplicável aos cilindros de ar comprimido diretamente acoplados a compressores convencionais e linhas de alimentação de ferramentas e equipamentos pneumáticos, os quais representam grande risco se operados inadequadamente. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>71- Tor Kameyama</p>	<p>Comentário aproveitado</p>
<p>Item : Parágrafo 145.105(b): para melhor compreensão do texto, sugiro inserir uma vírgula no texto entre as palavras “RBAC “ e “que” : “Uma organização de manutençãoseção 145.103 deste RBAC que possa ter significativo.....”.</p> <p>Sugestão: O texto permanece o mesmo. É apenas inserida uma vírgula.</p> <p>Justificativa:</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.</p>

Para melhor compreensão do texto.	
72- Tor Kameyama	Comentário não aproveitado.
<p>Item : Na segunda linha do texto do parágrafo 145.207(f)-I faltam as palavras “de Controle”, na designação do Manual de Controle da Qualidade.</p> <p>Sugestão: 145.207(f)-I: Para efeitos da TFAC relativa à análise visando à aceitação pela ANAC de revisões do Manual da Organização de Manutenção e do Manual de Controle da Qualidade e aprovação pela ANAC do Programa de Treinamento, considera-se a equivalência à TFAC para a análise de manual de procedimentos de inspeção (RBHA 145.45)(revisão), constante no Anexo III da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, até que seja atualizada.</p> <p>Justificativa: Correção de texto com a designação correta do manual.</p>	O texto foi removido em virtude do comentário 51 e o comentário deixou de ser pertinente.
73- Tor Kameyama	Comentário aproveitado
<p>Item : O Parágrafo 145.209(m)-I cita diversos documentos que devem ser recebidos pela organização de manutenção, mas não cita documentos emitidos pela ANAC.</p> <p>Sugestão: “145.209(m)-I : procedimentos de recebimento, acesso, emenda e distribuição, dentro da organização de manutenção, de todos os dados de aeronavegabilidade necessários, oriundos da ANAC, do detentor do certificado de tipo ou da organização do projeto de tipo, inclusive as Diretrizes de Aeronavegabilidade.”.</p> <p>Justificativa: Evidentemente a organização de manutenção deve considerar todos os documentos aplicáveis de aeronavegabilidade continuada emitidos pela ANAC na execução dos serviços de manutenção.</p>	O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.
74- Tor Kameyama	Comentário parcialmente aproveitado
<p>Item : No parágrafo 145.213(d) é citada “uma pessoa certificada por essa organização”. Entendemos que a intenção do redator era de referir-se a “uma pessoa qualificada por essa organização”, pois a organização de manutenção não certifica pessoas.</p> <p>Sugestão: 145.213(d): “Para uma organização de manutenção localizada no Brasil, somente uma pessoa qualificada por essa organização, detentora de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC, está autorizada a assinar a inspeção final e a liberação de manutenção.</p> <p>Justificativa: A organização de manutenção não certifica pessoas. Ela treina, qualifica e autoriza as pessoas detentoras de CHT a assinar a inspeção final e a liberação de manutenção.</p>	Com o RBAC 145, a organização de manutenção deverá autorizar pessoas que podem assinar a inspeção final e a liberação de manutenção. A qualificação é um dos requisitos para a autorização a ser emitida pela empresa.
75- Tor Kameyama	Comentário não aproveitado.

<p>Item : Parágrafo 14.219(d). Em caso de incidente ou acidente, além da ANAC o CENIPA também tem direito de acesso aos registros de manutenção.</p> <p>Sugestão: 145.219(d): “ Cada organização de manutenção certificada deve ter todos os registros requeridos à disposição para inspeção da ANAC, e do CENIPA, em casos de incidentes ou acidentes.</p> <p>Justificativa: O NSCA 3-7, na Seção 2.2, requer que sejam disponibilizadas as informações para a investigação do evento.</p>	<p>O estabelecimento de requisitos quanto ao CENIPA não é de competência da ANAC e portanto não pode ser inserido no RBAC 145.</p>
76- Tor Kameyama	Comentário não aproveitado.
<p>Item : O parágrafo 145.221(a) requer que sejam relatadas à ANAC “qualquer evento de falha séria, mau funcionamento, defeito e outros eventos definidos pela ANAC...”. No texto do FAR 145.221(a) não há referência a “outros eventos definidos pela ANAC”..</p> <p>Sugestão: Sugiro eliminar do texto o trecho: “outros eventos definidos pela ANAC”. Texto sugerido: 145.221(a): “Cada organização de manutenção certificada deve relatar à ANAC e ao detentor do projeto de tipo, projeto suplementar de tipo ou atestado de produto aeronáutico aprovado, qualquer evento de falha séria, mau funcionamento ou defeito, em até 96 (noventa e seis) horas após a sua descoberta. O relatório deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC”.</p> <p>Justificativa: O texto original “qualquer evento de falha séria, mau funcionamento ou defeito” é suficientemente genérico e abrangente e pode incluir qualquer evento anormal. Assim não vejo a necessidade de adicionar “outros eventos definidos pela ANAC”, a menos que a ANAC já os defina.</p>	<p>Os “outros eventos” referidos neste parágrafo estarão definidos em material informativo da ANAC. A organização deverá relatar dificuldades de cumprimento com DA, partes suspeitas, entre outros. No caso de uma inspeção detectar uma descontinuidade (trinca interna, por exemplo) no material de uma peça, mas as dimensões e características dessa descontinuidade não ultrapassarem as permitidas pelas Instruções de Aeronavegabilidade Continuada – ICA, este evento não seria um DEFEITO, FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO. Mas se a organização considera que essa dificuldade em serviço pode se repetir e afetar a segurança da aviação civil, ela deveria ser reportada baseado em “outros eventos definidos pela ANAC”.</p>
77- Rodrigo Mota Narcizo	Comentário não aproveitado.
<p>Item : IS Nº 145.151-001 - APÊNDICE A – QUALIFICAÇÕES RECOMENDADAS PARA O RT 1) Coluna “Habilitação ANAC”: inexigibilidade da licença de MMA e habilitação(ões) correspondente(s) para engenheiros. 2) Nota 2: Tecnólogos em Manutenção de Aeronaves são recomendados como RT para organizações nas quais a maior aeronave constante em Especificação Operativa tenha: - 19 ou menos assentos para passageiros, no caso de aviões; ou - 9 ou menos assentos para passageiros, no caso de helicópteros.</p> <p>Sugestão: 1) Coluna “Habilitação ANAC”: exigir que os engenheiros sejam detentores da licença de MMA e das habilitações correspondentes, conforme categoria e classe da organização de manutenção. 2) Excluir a “Nota 2”.</p>	<p>Apesar da Instrução Suplementar não ter sido submetida a audiência pública, a ANAC aproveitará a sugestão para promover a melhoria textual, no que for aplicável.</p>

Justificativa:

Em complemento à necessidade do RT, conforme o RBAC 145, a IS 145 151-001 estabelece a posição do RT nas empresas de manutenção:

5.1.2 É importante ressaltar que não é requerido que o profissional exerça efetivamente o cargo de diretor de manutenção, mas a função de direção de manutenção. Para tanto, o **RT deve ocupar uma posição suficientemente alta na estrutura organizacional que permita que ele possa se responsabilizar tecnicamente pelos serviços realizados pela organização de manutenção.** Por exemplo, o **RT deve estar hierarquicamente acima** (ou até no mesmo nível no caso de empresas pequenas) **do pessoal que é responsável ou que executa manutenção, pessoal de supervisão, pessoal de inspeção e pessoal que aprova para retorno ao serviço.** (grifos meus).

A normatização proposta pela ANAC é clara e precisa ao estabelecer que o Responsável Técnico é uma pessoa de elevada posição hierárquica na organização de manutenção e que detém a responsabilidade técnica pelo serviço executado nas empresas de manutenção, a fim de assegurar a qualidade do serviço realizado (que é crítico para a segurança de voo).

No entanto, pela própria pela IS 145 151-001 o RT, se for engenheiro, não precisa possuir certificação pela ANAC na área de manutenção de aeronaves (no caso, a licença de MMA e as respectivas habilitações) e tampouco submeter-se à qualquer tipo de verificação teórica ou prática pela Agência Reguladora.

No “Apêndice A – Qualificações Recomendadas para o RT”, está explícito que o **RT que é engenheiro não precisa possuir licença e habilitação de MMA expedida pela ANAC**, se o CREA der a ele atribuições para atividades de manutenção em aeronaves ou se for engenheiro de uma determinada área (como, por exemplo, um engenheiro eletricitista em uma empresa da categoria “Rádio e Instrumentos”).

Ademais, de acordo com a seção 5.3 da IS, “Cadastramento da ANAC”, o conhecimento técnico do candidato a RT sobre é comprovado por um declaração do próprio postulante:

b) declaração de possuir entendimento, na extensão de sua responsabilidade, dos seguintes assuntos:

- I – normas técnicas de segurança em aviação e práticas operacionais seguras;
- II – legislação da aviação civil, incluindo leis, regulamentos, instruções suplementares, etc.;
- III – especificações operativas do detentor de certificado; e
- IV – os manuais requeridos pelos parágrafos 145.207(a) e 145.211(c) do RBAC 145.

Há de se ressaltar que também há a exigência de “cópia autenticada de documentos comprovação de pelo menos 3 (três) anos de experiência em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos”. Mas para um engenheiro que não possui licença de MMA com habilitação válida, isso significa que ele pode apenas executar a manutenção, sendo vedado a ele supervisão, inspeção ou aprovação de retorno a serviço, pois são atividades que exigem um MMA habilitado, de acordo com o RBAC 145:

145.153 Requisitos do **pessoal de supervisão:**

(b) Cada supervisor deve:

(1) se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, **ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo;**

145.155 Requisitos para o **pessoal de inspeção:**

d)-I Todo o pessoal de inspeção, 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.

145.157 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.**

Dessa forma, os recursos humanos que trabalham na atividade na manutenção aeronáutica (exceto o auxiliar de manutenção) precisam estar devidamente habilitados pelas ANAC, mas o Responsável Técnico, se for engenheiro, não precisa desta certificação da Agência, o que se configura como uma incongruência.

Ademais, a regulamentação proposta prevê a possibilidade de um RT deter conhecimentos técnicos em nível inferior ao dos responsáveis pela supervisão, inspeção e aprovação de retorno a serviço (justamente por não ser obrigado a realizar um curso na área de manutenção de aeronaves devidamente homologado segundo o RBHA 141 e nem se submeter ao processo de concessão de licença e habilitação de MMA, conforme o disposto no RBHA 65).

Destaca-se também que o engenheiro e o tecnólogo são tratados de maneira diferenciada sem a apresentação de justificativa que explique tal distinção em termos de qualificação como Responsável Técnico.

Para ser qualificado como RT, o Tecnólogo em Manutenção de Aeronaves requer a concessão pelo CONFEA/CREA da atribuição de exercer a “direção de manutenção de aeronaves” e, além disso, possuir a devida licença de MMA e habilitação(ões), conforme a categoria e classe da organização de manutenção. No entanto, não há a exigência da licença de MMA (e habilitações) para os engenheiros.

Tal distinção é incoerente, uma vez que as graduações na área de engenharia e os cursos superiores de tecnologia são considerados cursos de nível superior pelo Ministério da Educação, que é a autoridade responsável pelas diretrizes, autorização de funcionamento e reconhecimento destes cursos no país. Além disso, conforme previsto na própria IS nos normativos expedidos pelo CONFEA, os tecnólogos em manutenção de aeronaves podem receber do CONFEA/CREA a mesma atribuição dos engenheiros no que se refere à “direção de manutenção de aeronaves”.

Dessa forma, não há subsídios técnicos para exigir a habilitação da ANAC para os tecnólogos e dispensar esta mesma exigência para os engenheiros.

Destaca-se ainda, que o currículo dos cursos superiores em tecnologia é focado especificamente para a área de manutenção aeronáutica, ao contrário das engenharias que não possuem foco na manutenção aeronáutica. Ademais, todos os cursos tecnólogos de manutenção de aeronaves são homologados pela ANAC, conforme disposto no RBHA 141, a fim de que seus formandos possam se qualificar aos exames teóricos da Agência como parte dos requisitos para a obtenção da licença de MMA e suas habilitações (ao contrário das engenharias, que são dispensadas de certificação da ANAC, independente da qualidade do curso ou da existência ou não de componentes curriculares dedicados à manutenção aeronáutica). Assim sendo, os tecnólogos formados nos cursos superiores de tecnologia em manutenção de aeronaves desenvolvem suas competências na área de manutenção aeronáutica de forma muito mais apurada do que em um curso padrão de engenharia.

No entanto, a Nota nº 2 da IS nº 145.151-001 estabelece a seguinte recomendação:

“Tecnólogos em Manutenção de Aeronaves são recomendados como RT para organizações nas quais a maior aeronave constante em Especificação Operativa tenha:

- 19 ou menos assentos para passageiros, no caso de aviões; ou
- 9 ou menos assentos para passageiros, no caso de helicópteros”.

Uma vez que o Tecnólogo de Manutenção de Aeronaves é um curso de nível superior (igual às engenharias), desenhado especificamente para a área de manutenção aeronáutica e cuja qualificação como RT passa por requisitos maiores do que exigidos para o engenheiro (uma vez que o tecnólogo precisa de licença e habilitação da ANAC e o engenheiro não), não há razão técnica para que exista uma recomendação desta natureza, que na prática, configura-se um incentivo à contratação de engenheiros para organizações de manutenção aeronáutica de aeronaves de grande

<p>porte.</p> <p>Cabe à Agência Reguladora determinar os requisitos, certificar e fiscalizar se os recursos humanos que trabalham na aviação civil possuem os requisitos necessários para o exercício de suas prerrogativas. À ANAC não cabe recomendar o tipo de organização onde o RT deva atuar pautando-se na apenas na sua formação acadêmica (engenheiro ou tecnólogo). Ademais, observa-se que essa recomendação afeta apenas o tecnólogo: para os técnicos (que possuem formação em nível de Ensino Médio, portanto inferior ao tecnólogo) não há este tipo de recomendação.</p> <p>Diante do exposto, e da inexistência de justificativa técnica por parte da ANAC para sustentar a distinção entre tecnólogos e engenheiros, sugere-se a exclusão da Nota nº 2 do Apêndice A da IS nº 145.151-001.</p>	
<p>78- José Augusto Valentini</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item :</p> <p>(d)-I Manutenção de linha significa:</p> <p>(1) uma inspeção programada que contém serviço e/ou inspeções que não requerem treinamento especial, equipamento especial ou instalações especiais (inclui checks progressivos, desde que todas as tarefas desses checks possam ser executadas seguramente no local pretendido); e</p> <p>(2)-I 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 checks, 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 através de painéis de acesso rápido; e</p> <p>(v) pequenos reparos ou alterações que não requeiram extensas desmontagens e possam ser cumpridas por práticas simples.</p> <p>Sugestão:</p> <p>(d)-I Manutenção de linha significa:</p> <p>(1) uma inspeção programada que contém serviço e/ou inspeções que não requerem instalações especiais (inclui checks progressivos, desde que todas as tarefas desses checks possam ser executadas seguramente no local pretendido); e</p> <p>(2)-I uma tarefa que pode incluir:</p> <p>(i) pesquisa de pane, incluindo inspeções especiais, desde que estas não necessitem de instalações especiais para serem executadas;</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 checks, 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 através de painéis de acesso rápido; e</p> <p>(v) pequenos reparos ou alterações que não requeiram extensas desmontagens e possam ser cumpridas por práticas simples.</p>	<p>A ANAC concorda que o caso da inspeção boroscópica citado pelo comentário está contemplado na manutenção de linha.</p> <p>O texto do RBAC 145.3(d)-I(2) não pretende ser exaustivo, prevendo a possibilidade de enquadramento de outras tarefas não tratadas explicitamente.</p> <p>Os detalhes da definição de manutenção de linha estarão contidos em material interpretativo, se necessário.</p>

<p>Justificativa: Primeira Alteração: Suprimir a parte " treinamento especial, equipamento especial" no item (d)(1) já que o fator predominante na qualidade do serviço em linha não é treinamento, mas sim a necessidade de instalações especiais, por exemplo hangar. A necessidade de um treinamento especial não implica necessariamente em complexidade do serviço. Em relação a equipamento especial, existem casos de Diretrizes de Aeronavegabilidade que exigem inspeções boroscópicas repetitivas nos motores a cada poucos ciclos. Havendo necessidade fazer esse tipo de inspeção como manutenção de base, inviabilizaria a operação da aeronave. Segunda Alteração: Inserção de " incluindo inspeções especiais, desde que estas não necessitem de instalações especiais para serem executadas" no item (d)(2)(i). No caso de uma manutenção não programada, um FOD em um motor, por exemplo, pode-se efetuar a troca do motor em linha, não havendo nenhum problema. Porém, para se condenar um motor, deve-se fazer várias inspeções. Uma delas é a inspeção boroscópica, a qual pode ser considerada uma inspeção especial. Se tal inspeção não for considerada manutenção de linha, o regulamento estará incoerente. Portanto se faz necessário a inserção de inspeções especiais como manutenção de linha. Obs.: 1) Não preencher ou alterar os campos sombreados</p>	
79- Jorge H. C. Castro	Comentário não aproveitado
<p>Item : 145.3 Definições (b) Artigo significa uma aeronave, célula, motor, hélice, acessório, componente ou suas partes. Para efeito deste regulamento, artigo tem o mesmo significado de produto aeronáutico.</p> <p>Sugestão: Remover.</p> <p>Justificativa: De forma a padronizar os termos e definições que usamos em nossos regulamentos, precisamos seguir as definições contidas no RBAC 01. Portanto ao invés de utilizar o termo "artigo", usar o termo "produto aeronáutico" que já está definido no RBAC 01. Não existe necessidade de um novo sinônimo para referência a itens de conhecimento fundamentado, por todos os usuários do sistema. Além disso, ao longo do texto do RBAC proposto, os dois termos são encontrados, aparentemente, com o mesmo significado.</p>	<p>O uso do termo "artigo" está presente em normas internacionais relacionadas com atividades de manutenção aeronáutica. Em respeito à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, internalizada com o Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, a ANAC busca harmonizar as normas de sua competência com as normas internacionais e, por esta razão, considera apropriada a utilização deste termo no RBAC 145.</p>
80- Jorge H. C. Castro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.3 Definições (a)-I Administrador Responsável – AR significa a pessoa designada pela organização de manutenção e aceita pela ANAC que estabelece e assegura a promoção da política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos, assegura que o pessoal da organização cumpra os RBAC e assegura que todas as operações sejam conduzidas sob este regulamento, assumindo a responsabilidade primária (accountability) pela organização de manutenção e tendo a autoridade financeira para garantir a destinação de recursos para essas finalidades. (e)-I Responsável Técnico – RT significa a pessoa com registro no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA que assume responsabilidade técnica por serviços realizados por uma pessoa jurídica, conforme previsto pelo CONFEA.</p>	<p>O "Administrador Responsável – AR", o qual na proposta final de RBAC 145 foi denominado de "Gestor Responsável – GR", é uma pessoa de nível hierárquico em uma organização que o permite ser diretamente responsável, entre outras coisas, por manter a política de segurança desta organização e assegurar que as atividades conduzidas sejam mantidas dentro dos parâmetros dos regulamentos. O GR necessita ter autoridade corporativa suficiente para assegurar que todas as operações e ações da manutenção possam ser financeiramente sustentadas de forma a serem desempenhadas eficientemente e dentro dos regulamentos. O Responsável Técnico – RT tem origem na regulamentação do CREA e tal pessoa, requerida por essa regulamentação, foi aproveitada no RBAC 145</p>

<p>Sugestão: a)-I Administrador Responsável – AR significa a pessoa designada pela organização de manutenção e aceita pela ANAC, com registro no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA, que assume responsabilidade técnica por serviços realizados por uma organização de manutenção de produto aeronáutico e que tem a autoridade e responsabilidade final sobre todas as operações conduzidas sob o RBAC 145, incluindo a responsabilidade sobre as atividades realizadas por organizações de manutenção subcontratadas, certificadas ou não. O AR deve estabelecer e promover a política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos e assegurar que o pessoal da organização cumpra os regulamentos. Deve ter autoridade financeira para garantir a destinação de recursos necessários para o sistema de gerenciamento da segurança operacional da organização, conforme requerido e aceito pela ANAC.</p> <p>Justificativa: A figura do RT é exigida pela legislação brasileira e a do AR é exigida pela legislação estrangeira (ICAO e FAA), que não exigem RT. Como o FAR 145 define o AR aproximadamente como o RT exigido pelo RBAC, e o SGSO também prevê a figura de um AR responsável pelo programa, sugerimos que as responsabilidades sejam condensadas e definidas uma só figura: o AR. É uma forma de harmonizar a legislação brasileira com as internacionais e evita superposição de responsabilidades entre as duas funções. O RBAC 145 somente define o AR. Não impõe nenhuma responsabilidade no cumprimento deste regulamento. Atente-se ao fato de que o SGSO só será exigido dentro de 4 anos.</p>	<p>para ser o contato primário com a ANAC quanto a questões técnicas. A previsão para que a empresa possua tal profissional está descrita no Artigo 6º da Resolução 336, transcrito abaixo: “A pessoa jurídica, para efeito da presente Resolução, que requer registro ou visto em qualquer Conselho Regional, deve apresentar responsável técnico que mantenha residência em local que, a critério do CREA, torne praticável a sua participação efetiva nas atividades que a pessoa jurídica pretenda exercer na jurisdição do respectivo órgão regional”. As prerrogativas do RT e do GR são fundamentalmente incompatíveis. Eles, no entanto, compartilham a responsabilidade quanto à manutenção executada, o GR, do ponto de vista administrativo, e o RT, do ponto de vista técnico. Nada impede que o GR seja também o RT. A ANAC considera que o texto do RBAC está adequado ao fim a que se destina.</p>
81- Jorge H. C. Castro	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (4) um organograma da organização de manutenção com os nomes e títulos do pessoal de e supervisão;</p> <p>Sugestão: O texto publicado saiu truncado. Falta uma palavra, provavelmente “administração” ou “gerência”. Substituir “... nomes e títulos do pessoal de [administração/gerência] e da supervisão;” por “... nomes e títulos do pessoal da [administração/gerência] e responsáveis/chefias técnicas;”.</p> <p>Justificativa: Adequação à realidade brasileira. O cargo Supervisão é de uso oficial e comum nos Estados Unidos. No Brasil não é utilizado como cargo existente na maioria das empresas. É, na maioria das vezes considerado uma função.</p>	<p>A palavra “administração” havia sido omitida por engano do texto do RBAC, o qual já foi corrigido. O termo “supervisão” passará a ser empregado no RBAC 145, como forma de harmonização com a terminologia empregada internacionalmente, em respeito ao que foi firmado pelo Brasil na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, internalizada com o Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.</p>
82- Jorge H. C. Castro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (6) uma lista das funções de manutenção a serem subcontratadas pela organização de manutenção, para aprovação da ANAC, de acordo com a seção 145.217;</p> <p>Sugestão: (6) uma lista das atividades de manutenção a serem subcontratadas pela organização de manutenção, para aprovação da ANAC, de acordo com a seção 145.217;.</p>	<p>A “função de manutenção” é uma etapa, ou uma série de etapas, no processo de execução de manutenção, que pode resultar na aprovação de um artigo para retorno ao serviço. Já os termos “serviço” ou “atividade” de manutenção podem ter diferentes entendimentos, podendo representar inclusive o processo de manutenção como um todo. No caso da subcontratação, é permitida, segundo o regulamento, somente para funções de manutenção, mas nunca para o processo de manutenção</p>

<p>Justificativa: O termo “função de manutenção” é usado ao longo de todo o documento. A palavra “função” pode ter diferentes significados, tanto na língua portuguesa quanto na inglesa podendo provocar interpretações equivocadas. Se necessário manter, deve-se definir o termo “função de manutenção” de forma a ficar claro a que escopo de assunto se refere.</p>	<p>como um todo.</p>
<p>83- Jorge H. C. Castro</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.57 Emenda ou transferência de certificado (a) Um requerimento para emenda de um certificado de organização de manutenção deve ser apresentado em um formato aceitável pela ANAC. Uma emenda a esse certificado deve incluir o cumprimento do parágrafo 145.53(d), se já não tiver sido cumprido anteriormente. Uma emenda ao certificado é necessária se o detentor do certificado:</p> <p>Sugestão: 145.57 Emenda ou transferência de certificado (a) Um requerimento para emenda de um certificado de organização de manutenção deve ser apresentado em um formato aceitável pela ANAC. Uma emenda a esse certificado deve incluir o cumprimento do parágrafo 145.53(d), como aplicável. Uma emenda ao certificado é necessária se o detentor do certificado:</p> <p>Justificativa: O treinamento descrito no 145.53(d) é necessário a todos os funcionários continuamente. Não só a declaração inicial ou no caso de modificações do certificado, mas mesmo diante de possível rotatividade da força de trabalho. Os novos funcionários contratados devem também atender ao requisito. Portanto, a evidência do treinamento do pessoal deve estar sempre disponível.</p>	<p>O programa de treinamento deve prever o treinamento em artigos perigosos, se necessário. Não há necessidade de vincular a apresentação da declaração do parágrafo 145.53(d) à emenda do certificado, exceto se essa declaração não tiver sido apresentada anteriormente, no caso de organizações certificadas antes da emissão do RBAC 145. De qualquer modo, é previsto prazo máximo de 24 meses para a apresentação da declaração.</p>
<p>84- Jorge H. C. Castro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado</p>
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (1) abrigo para as instalações, equipamentos, materiais e pessoal compatível com suas certificações, especificações operativas e, quando aplicável, lista de capacidades;</p> <p>Sugestão: (1) instalações para equipamentos, materiais e pessoal compatível com suas certificações, especificações operativas e, quando aplicável, lista de capacidades;</p> <p>Justificativa: Adequação do texto para melhor compreensão.</p>	<p>Veja o comentário 13.</p>
<p>85- Jorge H. C. Castro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (iv) espaço suficiente para segregar artigos e materiais estocados para instalação de outros artigos submetidos a manutenção, manutenção preventiva, ou alteração;</p>	<p>A ANAC alterou a pontuação na frase de modo a facilitar a compreensão.</p>

<p>Sugestão: (iv) espaço suficiente para segregar artigos e materiais aguardando instalação, de outros artigos sendo submetidos a manutenção, manutenção preventiva, ou alteração;</p> <p>Justificativa: Adequação do texto para melhor compreensão.</p>	
86- Jorge H. C. Castro	Comentário parcialmente aproveitado
<p>Item : 145.105 Mudança de localização ou instalações (a) Uma organização de manutenção certificada somente pode mudar a localização de suas instalações com aprovação escrita da ANAC e conforme estabelecido no parágrafo 145.57(c)-I deste RBAC.</p> <p>Sugestão: (a) Uma organização de manutenção certificada somente pode mudar a localização de suas instalações com aprovação escrita da ANAC e conforme estabelecido no parágrafo 145.57(a) deste RBAC.</p> <p>Justificativa: Correção do item referenciado.</p>	<p>A citação foi removida do texto, por ser redundante e desnecessária. A seção 145.57 já estabelece quando é requerida a emenda ao certificado e o prazo para apresentação do requerimento.</p>
87- Jorge H. C. Castro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos.</p> <p>Sugestão: Os sub-itens de item estão repetidos/fora da ordem.</p> <p>Justificativa: Os sub-itens de item estão repetidos/fora da ordem.</p>	<p>A seção foi verificada e não foram encontradas repetições ou desorganização, conforme sugerido no comentário. Provavelmente, o comentário se refere à regra prevista na Instrução Normativa ANAC nº 15, de 2008, art. 8º, XV, que estabelece que: “XV - sempre que for substituída ou acrescentada subparte, seção ou apêndice que não tenha similar com o correspondente regulamento de organização estrangeira utilizado como base, poderá, a critério dos órgãos de que trata o art. 3º desta IN, ser adicionado um traço e um número romano seqüencial na indicação da subparte, seção ou apêndice;” A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p>
88- Jorge H. C. Castro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (d) Cada organização de manutenção certificada deve manter, num formato aceitável pela ANAC, os documentos e dados técnicos requeridos para o desempenho da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com o seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo. Cada organização deve possuir, quando aplicável, a assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica. Os seguintes documentos e dados técnicos devem ser mantidos atualizados e acessíveis, quando o trabalho estiver sendo executado:</p>	<p>Outras partes do regulamento já requerem que a organização de manutenção cumpra com os requisitos do RBAC 43. A inclusão sugerida acabaria por dificultar a compreensão do texto desnecessariamente. A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.</p>

<p>Sugestão: (d) Cada organização de manutenção certificada deve manter, conforme requisitos do RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, e num formato aceitável pela ANAC, os documentos e dados técnicos requeridos para o desempenho da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com o seu certificado e especificações operativas. Cada organização deve possuir, quando aplicável, a assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica. Os seguintes documentos e dados técnicos devem ser mantidos atualizados e acessíveis, quando o trabalho estiver sendo executado:</p> <p>Justificativa: Os documentos e dados técnicos utilizados nos serviços devem ser mantidos atualizados conforme requisitos existentes no RBHA 43. A sugestão de novo texto é feita para que essa idéia esteja clara.</p>	
89- Jorge H. C. Castro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.151 Requisitos de pessoal.</p> <p>Sugestão: Os sub-itens estão sequenciados da forma provisória.</p> <p>Justificativa: Renumerar os sub-itens.</p>	Veja o comentário 87.
90- Jorge H. C. Castro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.157 Pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço (1) tenha sido treinada ou tenha 18 (dezoito) meses de experiência prática com métodos, técnicas, práticas, auxílios, equipamentos e ferramentas usadas para executar a manutenção, manutenção preventiva ou alteração;</p> <p>Sugestão: O.</p> <p>Justificativa: Entende-se que o tipo de vínculo mencionado seria o vínculo trabalhista. Entretanto, no caso do sub-item (b), o requisito de vinculação abrange muitas funções, incluindo planejamento e registro. A necessidade e o tipo de vínculo deve ser deixado para o Ministério do Trabalho que tem a competência de determinar a existência do vínculo e fiscalizar sua adoção.</p>	O campo “Sugestão” não foi preenchido adequadamente e a “Justificativa” trata de assunto aparentemente diferente do preenchido no campo “Item”. O RBAC 145 proposto tem como foco a segurança da aviação civil e a verificação de vínculo de profissional com a organização se limitará ao que estiver relacionado com esse foco.
91- Jorge H. C. Castro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.157 Pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço (1) tenha sido treinada ou tenha 18 (dezoito) meses de experiência prática com métodos, técnicas, práticas, auxílios, equipamentos e ferramentas usadas para executar a manutenção, manutenção preventiva ou alteração;</p>	O requisito de 18 meses de experiência está sendo introduzido no RBAC 65 em desenvolvimento. Durante o período de transição até a edição do RBAC 65, os inspetores deverão atender ao estabelecido no RBHA 65, ou seja, a experiência de 4

<p>Sugestão: (1) tenha sido treinada ou tenha 4 (quatro) anos de experiência prática com métodos, técnicas, práticas, auxílios, equipamentos e ferramentas usadas para executar a manutenção, manutenção preventiva ou alteração;</p> <p>Justificativa: O RBHA 65 define um período de 4 (quatro) anos de experiência para que um mecânico possa ser entendido como inspetor. Considerando-se a realidade brasileira, onde a maior parte do conhecimento e habilidades de um mecânico de manutenção de aeronaves é adquirida com o trabalho prático, e considerando a falta de escolas certificadas e a realidade econômico-social do público demandante, um maior tempo de maturação deve ser concedido para que haja a aptidão para a função. A realidade brasileira em muito difere da americana, refletida no FAR 145.</p>	<p>anos.</p>
<p>92- Jorge H. C. Castro</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.153 Requisitos do pessoal de supervisão.</p> <p>Sugestão: 145.153 Requisitos do pessoal de supervisão/chefia/gerência.</p> <p>Justificativa: Considerando que, diferentemente de outros países, no Brasil supervisão é muito mais uma atividade do que um cargo necessariamente. A intenção deste item seria a de criar um novo cargo para as oficinas certificadas. Neste caso, poderia haver, com os mesmos requisitos ou funções, outros nomes para esse cargo: chefe, supervisor, responsável, etc. para que não houvesse possível ônus trabalhista para as empresas.</p>	<p>Veja o comentário 81. O objetivo do regulamento não é criar novos cargos, o que implicaria em novas contratações ou promoção de alguns mecânicos para a função com mudança salarial. Em especial para pequenas empresas, o cargo de supervisor pode ser acumulado com o de pessoal de aprovação para retorno ao serviço, com o do responsável técnico e até de inspetor (se a empresa não realizar Itens de Inspeção Obrigatória – IIO para operadores 121 ou 135). A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>93- Jorge H. C. Castro</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : 145.205 Execução de manutenção, manutenção preventiva ou alteração para detentor de certificado segundo os RBAC 121 e 135 e para empresa de transporte aéreo estrangeira ou pessoa que opera aeronave registrada no Brasil sob o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo</p> <p>Sugestão: 145.205 Execução de manutenção, manutenção preventiva ou alteração para detentor de certificado segundo os RBAC 121 e 135 e para empresa de transporte aéreo estrangeira ou pessoa que opera aeronave registrada no Brasil sob o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo a) Cada organização de manutenção certificada que executa execute manutenção, manutenção preventiva ou alteração para um detentor de certificado segundo os RBAC 121 ou 135 que tem um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada segundo esses regulamentos deve seguir o programa de manutenção estabelecido no manual desse operador. (c) Cada organização de manutenção certificada que executa execute manutenção, manutenção preventiva ou alteração em uma aeronave registrada no Brasil operada segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve cumprir o programa de manutenção aprovado pela ANAC.</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.</p>

<p>(1) a organização de manutenção certificada execute tal manutenção de linha de acordo com o manual do operador, se aplicável, e com o programa de manutenção do operador, aprovado pela ANAC;</p> <p>Justificativa: Adequação do tempo verbal e inclusão de texto para melhor compreensão.</p>	
<p>94- Jorge H. C. Castro</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : 145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção (a)-I procedimentos utilizados para estabelecer as competências do pessoal de manutenção, de acordo com o RBAC 65;</p> <p>Sugestão: (a)-I procedimentos utilizados para estabelecer as competências do pessoal de manutenção, de acordo com o RBAC RBHA 65,;</p> <p>Justificativa: O RBAC 65 ainda não foi editado. Até lá, a referência a um regulamento inexistente invalida o requisito.</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.</p>
<p>95- Jorge H. C. Castro</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção (c) descrição das operações da organização de manutenção certificada, incluindo os endereços, descrição geral das instalações, equipamentos e materiais, conforme requerido pela subparte C deste RBAC; (c)-I descrição geral dos trabalhos que a organização está autorizada a executar, conforme sua certificação;</p> <p>Sugestão: Remover o item (c)-I.</p> <p>Justificativa: A "descrição geral dos trabalhos que a organização está autorizada a executar", requerida pelo item (c)-I está implícita na "descrição das operações da organização de manutenção certificada" conforme item (c).</p>	<p>A ANAC está propondo este requisito de modo a esclarecer a necessidade de se listar os trabalhos autorizados. O termo "operações" é abrangente e poderia não tornar clara essa interpretação da ANAC. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>96- Jorge H. C. Castro</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.217 Manutenção subcontratada (a) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de um provedor de serviços externo a ela, desde que: (1) a ANAC aceite a função de manutenção a ser subcontratada; e</p>	<p>A ANAC considera adequada a aceitação para as funções de manutenção subcontratadas. Esses dados estão contidos no manual da organização, o qual é aceito pela ANAC. A ANAC opta por focar seus esforços nas organizações certificadas, permitindo a essas organizações maior flexibilidade nos seus contratos e imputando-lhes maior responsabilização pelas suas escolhas e controle de subcontratadas.</p>

<p>Sugestão: (1) a ANAC aprove a função de manutenção a ser subcontratada;</p> <p>Justificativa: De forma a harmonizar com a regulamentação internacional, mormente o FAR 145, fonte da tradução deste RBAC 145.</p>	
97- Anderson Eustáquio dos Santos	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (4) um organograma da organização de manutenção com os nomes e títulos do pessoal de e supervisão;</p> <p>Sugestão: (4) um organograma da organização de manutenção com os nomes e títulos do pessoal de administração;</p> <p>Justificativa: Organogramas normalmente não incluem os nomes e títulos do pessoal de supervisão, uma vez que tais informações têm caráter dinâmico. Além disso, a disponibilização de uma lista com o pessoal de supervisão já está prevista nos parágrafos 145.51(a)(9) e 145.61(a)(1).</p>	<p>Veja o comentário 81. O organograma presente no manual da organização de manutenção não precisa conter os nomes do pessoal, conforme estabelecido no parágrafo 145.209. O organograma completo, com os nomes do pessoal, deve ser apresentado apenas para a certificação. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
98- Anderson Eustáquio dos Santos	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (3)-I um local isolado, sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis, afastado do hangar e arejado. Caso esse local possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos;</p> <p>Sugestão: 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (3)-I um local isolado, sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis, afastado do hangar e arejado. Caso esse local seja fechado e possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos;</p> <p>Justificativa: Empresas que operam em grandes aeroportos podem possuir áreas de estocagem de materiais inflamáveis que não são totalmente fechadas (uso de gaiolas, por exemplo), o que impede a possível formação de vapores que possam entrar em combustão. Desse modo, a obrigatoriedade de instalações elétricas blindadas e com comando externo para esse tipo de instalação torna-se sem sentido, tendo em vista que áreas de estocagem deste tipo podem ser consideradas como abertas ao ambiente externo.</p>	<p>Foi inserido o trecho “conforme aplicável” para esclarecer a interpretação da ANAC de que nem todos os casos, conforme citado pelo comentário, exigirão instalações elétricas blindadas.</p>
99- Anderson Eustáquio dos Santos	Comentário parcialmente aproveitado

<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (b) Cada organização de manutenção certificada com categoria célula deve prover edificação permanente adequada para abrigar o maior modelo de aeronave listado nas suas especificações operativas.</p> <p>Sugestão: 145.103 Requisitos para edificações e instalações (b) Cada organização de manutenção certificada com categoria célula deve prover edificação permanente adequada para abrigar o maior modelo de aeronave listado nas suas especificações operativas, caso o nível da manutenção a ser executada exija.</p> <p>Justificativa: Algumas atividades de manutenção de célula como manutenção de linha, por exemplo, não requerem edificações permanentes para sua execução. Dessa forma, a necessidade desse tipo de estrutura deve ser baseada no escopo de serviços previsto nas Especificações Operativas da organização de manutenção. A avaliação por parte da ANAC quanto à necessidade de instalações físicas de uma organização de manutenção baseada na profundidade e complexidade dos trabalhos executados está prevista atualmente no MPR-900.</p>	<p>O parágrafo 145.103(a)(1) já esclarece que as edificações devem ser compatíveis com o certificado, especificações operativas e lista de capacidade da organização de manutenção. Portanto, se as especificações operativas previrem apenas manutenção de linha, a própria definição de manutenção de linha isenta a organização de possuir instalações. Contudo, a ANAC alterou o parágrafo para esclarecer essa interpretação. Veja ainda o comentário 106.</p>
100- Anderson Eustáquio dos Santos	Comentário não aproveitado.
<p>Item: 145.151 Requisitos de pessoal Cada organização de manutenção certificada deve: (d) determinar a competência do pessoal não habilitado que executa funções de manutenção, baseadas em treinamento, conhecimento, experiência ou testes práticos; e</p> <p>Sugestão: Incluir o texto: 145.151 (#) Para atendimento do parágrafo (d) acima, a organização pode utilizar de pessoal não habilitado empregado pela organização de manutenção, qualificado de acordo com o estabelecido em seu Programa de Treinamento aprovado pela ANAC.</p> <p>Justificativa: O parágrafo 145.151(d) proposto não está alinhado com os requisitos dos parágrafos 145.153(b)(1), 145.155(d) e 145.157(a) os quais requerem habilitação para a execução das funções de supervisão, inspeção e aprovação para o retorno ao serviço, respectivamente. O parágrafo proposto parece alinhado com o conceito de repairman previsto no FAR 145.159, o qual não é contemplado nessa proposta de RBAC.</p>	<p>O parágrafo 145.151(d) não está necessariamente relacionado ao conceito de repairman, mas poderá futuramente acolhê-lo, caso a ANAC o institua na edição do RBAC 65. Até o momento, no entanto, o parágrafo se aplica à pessoa que trabalhe sob supervisão de um mecânico de manutenção aeronáutica, conforme previsto pelo RBHA/RBAC 43.3(d). Ver também o comentário 126.</p>
101- Anderson Eustáquio dos Santos	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item : 145.163 Requisitos de treinamento (c) Cada organização de manutenção certificada deve documentar, em formato aceitável à ANAC, o treinamento individual do pessoal requerido pelo parágrafo (a) desta seção. Esses registros de treinamento devem ser retidos por, no mínimo, 5 (cinco) anos.</p>	<p>O cumprimento do parágrafo 145.163 é independente do cumprimento do parágrafo 145.219. Ambos devem ser cumpridos. Além disso, a ANAC prevê um prazo mínimo, mas a organização é livre para manter seus registros pelo período que julgar necessário após os 5 anos.</p>

<p>Sugestão: 145.163 Requisitos de treinamento (c) Cada organização de manutenção certificada deve documentar, em formato aceitável à ANAC, o treinamento individual do pessoal requerido pelo parágrafo (a) desta seção. Esses registros de treinamento devem ser retidos enquanto houver vínculo entre a organização e o funcionário e por, no mínimo, 5 (cinco) anos após o término do vínculo.</p> <p>Justificativa: O parágrafo proposto permite o descarte de registros de treinamento caso o vínculo entre a organização e o funcionário ultrapasse o intervalo de 5 anos e esse funcionário ainda esteja ativo dentro da organização. Além disso, o tempo de arquivamento dos registros de treinamento é incompatível com o período de 5 anos para arquivamento dos registros de manutenção requerido pelo parágrafo 145.219(d), quando se trata de comprovar a o treinamento do funcionário responsável pela execução da tarefa descrita no registro. Considerando, por exemplo, um funcionário que tenha sido treinado há dois anos para a execução de uma determinada tarefa e um registro de execução dessa tarefa realizado hoje, os registros de manutenção deveriam (pelo parágrafo 145.219(d)) ser mantidos até 2017 enquanto que os registros de treinamento desse funcionário poderiam ser mantidos apenas até 2015 (pelo parágrafo 145.163 (c) proposto). Desse modo, após 2015 não seria possível, através dos registros de manutenção, atestar que o funcionário que executou a ação de manutenção possuía treinamento adequado.</p>	<p>Também devemos considerar que o programa de treinamento requererá outras atividades de treinamento recorrente durante este período de 5 anos. Contudo o texto do RBAC 145 foi alterado de modo a esclarecer essa interpretação.</p>
<p>102- Anderson Eustáquio dos Santos</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : 145.165 Treinamento em artigos perigosos (b) Cada pessoa de uma organização de manutenção certificada somente pode executar ou diretamente supervisionar funções de trabalho relacionadas ao transporte de cargas perigosas (artigos perigosos) para ou em nome de um detentor de certificado segundo os RBAC 121 ou 135, incluindo carregamento de itens para transporte em uma aeronave operada por um detentor de certificado segundo esses RBAC, se tiver recebido treinamento de acordo com o programa de treinamento em artigos perigosos do próprio operador.</p> <p>Sugestão: 145.165 Treinamento em artigos perigosos (b) Cada pessoa de uma organização de manutenção certificada somente pode executar ou diretamente supervisionar funções de trabalho relacionadas ao transporte aéreo de cargas perigosas (artigos perigosos) para ou em nome de um detentor de certificado segundo os RBAC 121 ou 135, incluindo carregamento de itens para transporte em uma aeronave operada por um detentor de certificado segundo esses RBAC, se tiver recebido treinamento de acordo com o programa de treinamento em artigos perigosos do próprio operador.</p> <p>Justificativa: Os requisitos aeronáuticos de transporte de artigos perigosos referem-se ao transporte aéreo, excluindo outras formas de transporte como rodoviário, por exemplo. Desse modo, torna-se necessário salientar no parágrafo 145.165(b) a aplicabilidade do requisito especificamente ao transporte aéreo.</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.</p>
<p>103- Anderson Eustáquio dos Santos</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>

<p>Item : 145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção O manual de uma organização da manutenção certificada deve incluir o seguinte: (j) procedimentos para revisar o manual de organização de manutenção e notificar a ANAC, incluindo a frequência com que a ANAC será notificada;.</p> <p>Sugestão: 145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção O manual de uma organização da manutenção certificada deve incluir o seguinte: (j) procedimentos para revisar o manual de organização de manutenção e notificar a ANAC.</p> <p>Justificativa: A necessidade de informar a frequência de notificação à ANAC das revisões do manual da organização de manutenção é redundante com o requisito do parágrafo 145.207(e), o qual requer que a organização de manutenção notifique a ANAC de qualquer atualização em seu manual. Além disso, o estabelecimento de uma frequência específica de comunicação à ANAC é incompatível com a dinâmica de uma organização de manutenção, principalmente no que se refere a revisões temporárias do seu manual.</p>	<p>A ANAC emitirá material informativo sobre a elaboração do manual da organização de manutenção, o qual abordará os procedimentos para notificação à ANAC de suas alterações. O trecho a que se refere o comentário tem como objetivo esclarecer que modificações menos relevantes poderão ser informadas periodicamente, e não precisarão ser informadas imediatamente, como no caso das modificações mais relevantes. O objetivo da ANAC é permitir maior flexibilidade ao manual da organização de manutenção, de tal modo que o manual permaneça atualizado com as práticas da organização.</p>
104- Anderson Eustáquio dos Santos	Comentário não aproveitado
<p>Item : 145.211 Sistema de controle da qualidade (c) Cada organização de manutenção certificada deve submeter e manter atualizado um manual de controle da qualidade em um formato aceitável pela ANAC que inclua o seguinte: (1) uma descrição do sistema e procedimentos usados para: (i) executar inspeção de recebimento de toda matéria prima e produtos aeronáuticos que entram na organização de manutenção, de modo a garantir a aeronavegabilidade;.</p> <p>Sugestão: 145.211 Sistema de controle da qualidade (c) Cada organização de manutenção certificada deve submeter e manter atualizado um manual de controle da qualidade em um formato aceitável pela ANAC que inclua o seguinte: (1) uma descrição do sistema e procedimentos usados para: (i) executar inspeção de recebimento de toda matéria prima e produtos aeronáuticos que entram na organização de manutenção, de modo a garantir a aeronavegabilidade desses produtos;</p> <p>Justificativa: A sugestão tem como objetivo deixar clara a necessidade de garantir a aeronavegabilidade das matérias primas e produtos aeronáuticos utilizados nas atividades de manutenção, de modo a garantir que a aeronavegabilidade do produto trabalhado também seja assegurada.</p>	<p>A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina, devido ao fato que a principal meta do regulamento é justamente assegurar a aeronavegabilidade dos produtos que passam por manutenção em organizações de manutenção. A matéria prima pode não possuir aeronavegabilidade, tal como materiais consumíveis. Aeronavegabilidade é aplicável a produtos aeronáuticos.</p>
105- André Luiz Santos	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item : 145.51(4) – um organograma da organização de manutenção com os nomes e títulos do pessoal de e supervisão;</p>	<p>Veja o comentário 81.</p>

<p>Sugestão: 145.51(4) – um organograma da organização de manutenção com os nomes e títulos do pessoal de administração e de supervisão;</p> <p>Justificativa: Faltou completar a frase do item acima.</p>	
106- André Luiz Santos	
<p>Item : 145.103(b) Cada organização de manutenção certificada com categoria célula deve prover edificação permanente adequada para abrigar o maior modelo de aeronave listado nas suas especificações operativas.</p> <p>Sugestão: 145.103(b) Cada organização de manutenção certificada com categoria célula deve prover edificação permanente adequada para abrigar o maior modelo de aeronave listado nas suas especificações operativas, caso o nível de trabalho a ser executado assim exija. Adicionalmente, deve garantir o uso de área descoberta onde possam ser executadas atividades que não necessitam de proteção quanto a intempéries.</p> <p>Justificativa: A citação no RBHA 145.37(b) e na IAC 145.1001 item 4.2.9, deixava claro que não há a necessidade de hangar para Padrão “C” caso o nível de trabalho assim não exija. Se o conceito de "Manutenção de Linha" ou até mesmo o check A básico conforme a IAC for entendido como necessário o "hangar", haverá conflito de entendimento destes requisitos.</p>	Veja o comentário 99.
107- André Luiz Santos	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.109(b)-II Um meio adequado de controle de calibração periódica deve ser implantado de modo a garantir que todos os testes, equipamentos e ferramentas estejam com calibração válida. O intervalo máximo entre calibrações de equipamentos, ferramentas e testes deve ser aquele estabelecido pelo fabricante em sua publicação técnica aplicável ou outro aceitável pela ANAC. Os registros dessas calibrações periódicas e, quando aplicável, os registros dos padrões de calibração utilizados devem ser conservados pela organização de manutenção certificada e mantidos disponíveis para ANAC.</p> <p>Sugestão: (b)-II Um meio adequado de controle de calibração periódica deve ser implantado de modo a garantir que todos os testes, equipamentos e ferramentas estejam com calibração válida. O intervalo máximo entre calibrações de equipamentos, ferramentas e testes deve ser aquele estabelecido pelo fabricante em sua publicação técnica aplicável ou, na ausência deste, 1 (um) ano de intervalo máximo ou ainda outro meio aceitável pela ANAC. Os registros dessas calibrações periódicas e, quando aplicável, os registros dos padrões de calibração utilizados devem ser conservados pela organização de manutenção certificada e mantidos disponíveis para ANAC.</p> <p>Justificativa: A maioria das publicações técnicas das ferramentas normalmente não traz informação sobre periodicidade, isto porque é geralmente definido pelo usuário devido a sua utilização. Caso não houver um meio de estabelecer um</p>	<p>Se o intervalo não estiver estabelecido pelo fabricante, haverá aceitação da ANAC, não havendo necessidade de estabelecer o intervalo máximo em 1 ano.</p> <p>A ANAC poderá emitir material interpretativo sobre o assunto, caso necessário.</p>

padrão nos casos de exceção, muitos inspacs poderão ter interpretações diferentes quanto ao período de calibração de uma determinada ferramenta.	
108- Sérgio V. Passos	Comentário aproveitado.
<p>Item : 145.161(a)(4)(v) - cada habilitação de sua licença de mecânico de manutenção aeronáutica e as suas especialidades.</p> <p>Sugestão: 145.161(a)(4)(v) - cada habilitação de sua licença de mecânico de manutenção aeronáutica.</p> <p>Justificativa: Faz-se necessário definir se continuará existindo a necessidade de controle das especialidades do CHT. Entendemos por especialidade um “subgrupo” do CHT, conforme exemplo: Grupo Célula, especialidades de Estruturas de Avião, Sistemas Diversos, Sistemas Hidráulicos e Estruturas de Helicóptero. Temos recebido orientações de Auditores da ANAC, de que estas especialidades não devem ser mais controladas, sendo que o Ofício 01_GCEC_2_2007 retira esta obrigatoriedade de controle pela seção de Habilitação da ANAC, porém imputa às empresas tal responsabilidade. A proposta do trecho 145.161(a)(4)(v) vai de encontro ao que descreve o Ofício acima citado, porém contraria as orientações recebidas, de que não existe mais a necessidade de controle das especialidades.</p>	O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.
109- André Luiz Santos	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.217 (a)(2)(ii) o nome de cada pessoa externa de quem subcontrata funções de manutenção, com os tipos de certificações que possui, se possuir. (b) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de uma pessoa não certificada, desde que: (1) garanta que cada pessoa não certificada siga um sistema de controle da qualidade equivalente ao sistema seguido pela organização de manutenção certificada; (2) seja diretamente responsável pelo serviço executado pela pessoa não certificada; e (3) verifique, por meio de teste e/ou inspeção, que o trabalho foi executado satisfatoriamente pela pessoa não certificada e que o artigo está aeronavegável, antes de aprová-lo para retorno ao serviço..</p> <p>Sugestão: 145.217 (a)(2)(ii) o nome de cada <u>organização</u> externa de quem subcontrata funções de manutenção, com os tipos de certificações que possui, se possuir. (b) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de uma <u>organização</u> não certificada, desde que: (1) garanta que cada <u>organização</u> não certificada siga um sistema de controle da qualidade equivalente ao sistema seguido pela organização de manutenção certificada; (2) seja diretamente responsável pelo serviço executado pela <u>organização</u> não certificada; e (3) verifique, por meio de teste e/ou inspeção, que o trabalho foi executado satisfatoriamente pela <u>organização</u> não certificada e que o artigo está aeronavegável, antes de aprová-lo para retorno ao serviço.;</p>	O termo “pessoa” está definido no RBAC 01. A ANAC considera que o texto está adequado ao fim a que se destina.

<p>Justificativa: Subcontratar funções de manutenção por pessoas (ou organizações??) não certificadas - "Pessoa não certificada" é o mesmo que empresa não homologada? Falta inserir na definição (RBAC 145.3) a palavra pessoa.</p>	
<p>110- André Luiz Santos</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.223 (b) Cada organização de manutenção certificada somente pode subcontratar pessoa não certificada para executar funções de manutenção em um artigo se estiver especificado no contrato (ou outro documento aceitável) com essa pessoa que a ANAC pode realizar inspeções e observar o desempenho de seu trabalho neste artigo. (c) Cada organização de manutenção certificada somente pode aprovar para retorno ao serviço um artigo no qual a manutenção foi executada por uma pessoa não certificada se esta pessoa permitir que a ANAC realize as inspeções descritas no parágrafo (b) desta seção..</p> <p>Sugestão: 145.223 (b) Cada organização de manutenção certificada somente pode subcontratar organização não certificada para executar funções de manutenção em um artigo se estiver especificado no contrato (ou outro documento aceitável) com essa pessoa que a ANAC pode realizar inspeções e observar o desempenho de seu trabalho neste artigo. (c) Cada organização de manutenção certificada somente pode aprovar para retorno ao serviço um artigo no qual a manutenção foi executada por uma <u>organização</u> não certificada se esta pessoa permitir que a ANAC realize as inspeções descritas no parágrafo (b) desta seção.</p> <p>Justificativa: Subcontratar funções de manutenção por pessoas (ou organizações??) não certificadas - "Pessoa não certificada" é o mesmo que empresa não homologada? Falta inserir na definição (RBAC 145.3) a palavra pessoa.</p>	<p>Veja o comentário 109.</p>
<p>111- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : Apêndice A145.1 Cadastramento de Responsável Técnico (CREA) na ANAC Para que um Responsável Técnico, regularmente registrado pelo CREA da região da organização de manutenção à qual está vinculado, seja cadastrado na ANAC, ele deve possuir título – seja técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro – e atribuição profissional adequados à atividade desempenhada e apresentar: IS Nº 145.151-001 5.1.1 Podem assumir a responsabilidade técnica pela manutenção de aeronaves: a) os técnicos de nível médio da área industrial, com atribuições definidas exclusivamente pela Lei no 5.524, de 5 de novembro de 1968, e pelo Decreto no 90.922, de 6 de fevereiro de 1985, e que tenham registrada, nos seus assentamentos no CREA, atribuição para exercer a atividade de direção de manutenção de aeronaves, em decorrência do atendimento do prescrito no art. 5º do Decreto no 90.922, de 1985, ou no art. 10 da Resolução CONFEA no 1.010, de 22 de agosto de 2005;</p>	<p>Apesar da Instrução Suplementar não ter sido submetida a audiência pública, a ANAC aproveitará a sugestão para promover a melhoria em seu texto. O texto do RBAC 145, foco desta audiência pública, não requer alteração em virtude deste comentário.</p>

<p>(4) um organograma da organização de manutenção com os títulos do pessoal <u>da administração</u>;</p> <p>Justificativa: Ao que parece, a frase ficou incompleta. Estamos sugerindo a exclusão da necessidade de ser submetido o “nome” das pessoas que fazem parte da organização de manutenção à ANAC. Entendemos que esta informação é dinâmica e por isso é melhor apresentada através das listas de pessoal, previstas no parágrafo 145.161 (a) (1) e 145.51(a)(10), que podem ser atualizadas de maneira mais prática. Entendemos também que nem sempre a função de supervisão será alocada em um organograma, ou seja, em muitos casos as pessoas responsáveis pela supervisão técnica das equipes de manutenção não terão responsabilidades administrativas sobre uma área específica.</p>	
<p>116- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: ... (10)-I listagem, assinada pelo Responsável Técnico, relacionando as ferramentas, equipamentos, testes, bancadas e documentos técnicos, próprios e contratados, necessários ao desempenho seguro de suas obrigações e responsabilidades da organização de manutenção;</p> <p>Sugestão: 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: ... (10)-I listagem, assinada pelo <u>Responsável Técnico ou outra pessoa por ele delegada</u>, relacionando as ferramentas, equipamentos, testes, bancadas e documentos técnicos, próprios e contratados, necessários ao desempenho seguro de suas obrigações e responsabilidades da organização de manutenção;</p> <p>Justificativa: Entendemos que normalmente as empresas de médio e grande porte contam com uma área de Garantia da Qualidade que fica encarregada da avaliação da capacidade da organização de manutenção de realizar o escopo de serviços propostos e validação destas listas. Neste caso estamos sugerindo que o Responsável Técnico possa delegar esta autoridade a outra pessoa dentro da organização.</p>	<p>Não há necessidade de delegação da assinatura da listagem referida no comentário, tendo em vista que o requerimento para certificação não é uma atividade periódica, que necessite flexibilidade e agilidade, mas, ao contrário, representa tarefa única e de grande relevância na vida da organização de manutenção e somente haverá essa necessidade no momento da certificação inicial. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>117- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela</p>	<p>O “formato aceitável pela ANAC” poderá incluir um formulário específico, não sendo necessária a inclusão de texto proposta. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se</p>

<p>ANAC e deve incluir os seguintes documentos: 145.57 Emenda ou transferência de certificado (a) Um requerimento para emenda de um certificado de organização de manutenção deve ser apresentado em um formato aceitável pela ANAC.</p> <p>Sugestão: 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC, <u>a partir da utilização do formulário XXX</u>, e deve incluir os seguintes documentos: 145.57 Emenda ou transferência de certificado (a) Um requerimento para emenda de um certificado de organização de manutenção deve ser apresentado em um formato aceitável pela ANAC, <u>a partir da utilização do formulário XXX</u>.</p> <p>Justificativa: Gostaríamos de sugerir a ANAC a adoção de um formulário padrão para solicitação de novas certificações, aumentos de escopo e mudanças no certificado, nos moldes do que já é adotado por outras autoridades, com o objetivo de padronizar as informações requeridas e facilitar os requerimentos. Sugerimos adotar o padrão utilizado pela FAA (FAA Form 8310-3) que facilita a organização das informações de forma pertinente.</p>	<p>destina.</p>
<p>118- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (d) Um requerimento para certificação de uma categoria/classe adicional, para uma emenda ao certificado de organização de manutenção, ou para sua renovação, ou para inclusão de uma nova instalação de manutenção deve ser feito em formato aceitável pela ANAC. O requerimento deve conter somente as informações necessárias para substanciar a emenda ou renovação do certificado.</p> <p>Sugestão: 145.51 Requerimento para certificação (d) Um requerimento para certificação de uma categoria/classe adicional, para uma emenda ao certificado de organização de manutenção, ou para sua renovação <u>em caso de organizações estrangeiras</u>, ou para inclusão de uma nova instalação de manutenção deve ser feito em formato aceitável pela ANAC. O requerimento deve conter somente as informações necessárias para substanciar a emenda ou renovação do certificado.</p> <p>Justificativa: Conforme parágrafo 145.55, somente organizações estrangeiras tem validade em seu certificado. Sugerimos que seja adotada tal informação no parágrafo.</p>	<p>A ANAC considera que a inclusão de texto proposta é redundante com o estabelecido em outras seções e, tal como proposto pela ANAC no RBAC 145, não afeta o seu entendimento. Visando à simplicidade da norma, a ANAC opta por não inserir o texto proposto.</p>
<p>119- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item :</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.</p>

<p>145.53 Emissão do certificado</p> <p>...</p> <p>(d) Antes da emissão do certificado de organização de manutenção, o requerente deve declarar por escrito que todo o pessoal da organização de manutenção, seus contratados ou subcontratados executando funções de trabalho relacionados ao transporte aéreo de cargas perigosas (artigos perigosos), estão treinados conforme descrito na edição mais atualizada do Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air da Organização Internacional de Aviação Civil – ICAO.</p> <p>Sugestão:</p> <p>(d) Antes da emissão do certificado de organização de manutenção, o requerente deve declarar por escrito que todo o pessoal da organização de manutenção, seus subcontratados executando funções de trabalho relacionados ao transporte aéreo de cargas perigosas (artigos perigosos), estão treinados conforme descrito na edição mais atualizada do Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air da Organização Internacional de Aviação Civil – ICAO.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Estamos sugerindo o alinhamento de terminologia conforme o restante do RBAC 145, que utiliza o somente o termo “subcontratação/subcontratada”. Neste sentido, excluiríamos “ou contratados do texto”.</p>	
<p>120- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :</p> <p>145.59 (f) Categoria Acessório:</p> <p>(1) Classe 1: Acessórios mecânicos que dependem de atrito, hidráulica, acoplamento mecânico, ou pressão pneumática para sua operação, incluindo freios de roda de aeronave, bombas acionadas mecanicamente, carburadores, conjunto de rodas de aeronave, amortecedores e unidades servo hidráulicas;</p> <p>(2) Classe 2: Acessórios elétricos que dependem de energia elétrica para sua operação, geradores, motores de partida, reguladores de voltagem, motores elétricos, bombas de combustível acionadas eletricamente, magnetos, ou acessórios elétricos similares; e</p> <p>(3) Classe 3: Acessórios eletrônicos que dependem do uso de válvulas eletrônicas, transistor ou dispositivos similares, incluindo sistemas de entretenimento em voo, controles de superalimentador, de temperatura e ar condicionado ou controles eletrônicos similares.</p> <p>Sugestão:</p> <p>145.59 (f) Categoria Acessório:</p> <p>(4) Classe 4: Equipamentos de emergência: incluem scape slide, life vest, gerador de oxigênio, equipamentos de extinção de incêndio, garrafas de halon, evacuation slide door</p> <p>Justificativa:</p> <p>Ao analisar o requisito, ficamos em dúvida quanto à classificação de equipamentos de emergência, por exemplo, scape slide, life vest, gerador de oxigênio e equipamentos de extinção de incêndio. Gostaríamos que fosse incluída uma categoria para esses tipos de equipamentos/componentes.</p>	<p>Os equipamentos de emergência citados no comentário estão contemplados na Categoria Acessório, Classe 1.</p> <p>O serviço em equipamentos de emergência foi inserido na lista de exemplos do parágrafo 145.59(f)(1) para esclarecer essa interpretação da ANAC.</p>

<p>121- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (2) recursos para executar apropriadamente a manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos ou serviços especializados para os quais é certificado. As instalações devem incluir: (v) ventilação, iluminação, controle de temperatura, umidade e outras condições ambientais suficientes para assegurar que o pessoal execute manutenção, manutenção preventiva ou alteração, dentro dos critérios requeridos por este RBAC;</p> <p>Sugestão: 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (2) recursos para executar apropriadamente a manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos ou serviços especializados para os quais é certificado. As instalações devem incluir: (v) ventilação, iluminação, controle de temperatura, umidade e outras condições ambientais suficientes para assegurar que o pessoal execute manutenção, manutenção preventiva ou alteração, dentro dos critérios requeridos por este RBAC, <u>estabelecidos no apêndice xxx deste RBAC;</u></p> <p>Justificativa: Entendemos que da maneira como está descrito no parágrafo há margem para interpretação de cada inspetor da ANAC. Sugerimos que os critérios requeridos pelo RBAC relacionados a ventilação, iluminação, controle de temperatura, umidade e outras condições ambientais estejam estabelecidos em um apêndice.</p>	<p>O objetivo deste requisito é ressaltar a importância das condições ambientais adequadas para que os mecânicos desempenhem suas atividades sem empecilhos que possam comprometer a segurança da aviação civil. A ANAC observará situações que possam afetar o desempenho do pessoal, baseando-se em critérios já empregados no ambiente das organizações de manutenção. Adicionalmente, a ANAC poderá emitir material informativo sobre o assunto, caso necessário.</p>
<p>122- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (2) recursos para executar apropriadamente a manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos ou serviços especializados para os quais é certificado. As instalações devem incluir: (vi)-I ventilação, iluminação, controle de temperatura, umidade e outras condições ambientais suficientes para assegurar o adequado estoque de peças e materiais.</p> <p>Sugestão: 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (2) recursos para executar apropriadamente a manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos ou serviços especializados para os quais é certificado. As instalações devem incluir: (vi)-I ventilação, iluminação, controle de temperatura, umidade e outras condições ambientais, <u>quando requerido e</u></p>	<p>O entendimento do que é “suficientes para assegurar o adequado estoque de peças e materiais” já inclui o objetivo do texto proposto. Maiores esclarecimentos poderão ser definidos em material informativo, se necessário.</p>

<p><u>em conformidade com os dados técnicos dos fabricantes</u>, suficientes para assegurar o adequado estoque de peças e materiais.</p> <p>Justificativa: Sugerimos que as especificações quanto a ventilação, iluminação, controle de temperatura, umidade e outras condições ambientais sejam aquelas requeridas pelos dados técnicos do fabricante do artigo, quando especificado pelo mesmo.</p>	
<p>123- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (3)-I um local isolado, sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis, afastado do hangar e arejado. Caso esse local possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos;</p> <p>Sugestão: 145.103 Requisitos para edificações e instalações (a) Cada organização de manutenção certificada deve prover: (3)-I um local em conformidade com a NR-20 sempre que requerido por questões de segurança, para depósito de inflamáveis.</p> <p>Justificativa: Há diferentes tipos de oficinas que variam de tamanho e instalações em função desta diversidade a quantidade de material inflamável empregado por estas empresas varia em quantidade consequentemente o seu depósito pode ser internamente ou externo, hoje com a NR-20 podemos ter internamente uma quantidade de inflamáveis armazenada em conformidade com esta norma, entendo que devemos parametrizar com uma norma para atender os requisitos do regulamento e das normas da indústria e dos órgãos de fiscalização (Prefeitura, Bombeiros, etc).</p>	Veja o comentário 46.
<p>124- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (b)-II Um meio adequado de controle das calibrações periódicas deve ser implantado de modo a garantir que todos os testes, equipamentos e ferramentas estejam com calibração válida. O intervalo máximo entre calibrações de equipamentos, ferramentas e testes deve ser aquele estabelecido pelo fabricante em sua publicação técnica aplicável ou outro aceitável pela ANAC. Os registros dessas calibrações periódicas e, quando aplicável, os registros dos padrões de calibração utilizados devem ser conservados pela organização de manutenção certificada e mantidos disponíveis para a ANAC.</p> <p>Sugestão: 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos</p>	O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário, no entanto, a ANAC optou por manter a regra estabelecida para outros registros, a qual requer conservação por 5 anos, e acrescentou a exigência das 2 últimas calibrações, conforme sugerido.

<p>(b)-II Um meio adequado de controle das calibrações periódicas deve ser implantado de modo a garantir que todos os testes, equipamentos e ferramentas estejam com calibração válida. O intervalo máximo entre calibrações de equipamentos, ferramentas e testes deve ser aquele estabelecido pelo fabricante em sua publicação técnica aplicável ou outro aceitável pela ANAC. Os registros dessas calibrações periódicas e, quando aplicável, os registros dos padrões de calibração utilizados devem ser conservados pela organização de manutenção certificada <u>para as 2 últimas calibrações</u> e mantidos disponíveis para a ANAC.</p> <p>Justificativa: Sugerimos que seja especificado um período pela qual a organização de manutenção deve manter os registros de calibração arquivados.</p>	
<p>125- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos.</p> <p>Sugestão: (#) A organização deve prover procedimentos aceitos em seu Manual da Organização de Manutenção para evitar o esquecimento de ferramentas e equipamentos no interior das aeronaves e componentes. Estes procedimentos podem prever, mas não estão limitados a, listas de conferência de ferramentas utilizadas, sistemas informatizados de controle, inspeção de caixas de ferramentas e outros apropriados à natureza dos trabalhos realizados pela organização.</p> <p>Justificativa: Identificamos a falta de um requisito para tratar o risco que representa o esquecimento de ferramentas e equipamentos na aeronave.</p>	<p>A ANAC entende que para o tipo de atividade citada no comentário não deve haver requisitos específicos, mas uma política geral que inclua esta e outras atitudes em prol da segurança da aviação civil.</p> <p>A ANAC poderá emitir material interpretativo sobre este assunto, caso necessário.</p>
<p>126- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	Comentário não aproveitado
<p>Item : 145.151 (d) determinar a competência do pessoal não habilitado que executam funções de manutenção, baseadas em treinamento, conhecimento, experiência ou testes práticos; e</p> <p>Sugestão: 145.151 (#) Para atendimento do parágrafo (d) acima, a organização pode utilizar de pessoal não habilitado empregado pela organização de manutenção, qualificado de acordo com o estabelecido em seu Programa de Treinamento aprovado pela ANAC.</p> <p>Justificativa: O parágrafo parece alinhado com o conceito de repairman, previsto no FAR 145.159, dando abertura para pessoas não habilitadas executarem serviços de manutenção sem a supervisão de pessoas habilitadas, neste sentido a organização deveria estabelecer critérios de qualificação baseados em treinamento, experiência e etc., Caso esta</p>	Veja o comentário 100.

<p>interpretação esteja correta, reforçamos nosso comentário relativo à necessidade de inclusão de um parágrafo tratando a figura do repairman nos moldes do FAR.</p> <p>Como um mínimo a empresa deveria ter autonomia para definir requisitos simplificados para qualificar um funcionário para executar e assinar a execução de tarefas simples. Por exemplo: Para pintura de aeronaves poderíamos autorizar um mecânico com CCT e OJT focado na pintura do tipo da aeronave a executar e assinar tarefas de pintura.</p>	
<p>127- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	Comentário não aproveitado.
<p>Item : “145.153 Requisitos do pessoal de supervisão ... (1) se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo.”.</p> <p>Sugestão: Adoção do FAR 145.159 e FAR 65 Subparte E – REPAIRMEN 145.159 Recomendações para que uma pessoa seja certificada como prático de manutenção Uma organização de manutenção certificada que escolha utilizar-se do prático de manutenção de forma a atender os requisitos aplicáveis de pessoal contidos neste RBAC deve se certificar, em um formato aceitável pela ANAC, que cada pessoa recomendada pela organização para ser certificada como prático de manutenção seja: a) Vinculada a organização de manutenção; b) Atenda os requisitos de elegibilidade contidos no RBAC 65.101</p> <p>Justificativa: Considerando atividades muito específicas, tipicamente mas não exclusivamente executadas em oficinas, por exemplo: a. Usinagem em partes aeronáuticas; b. Galvanoplastia; c. Reparos em acessórios elétricos, eletrônicos, hidráulicos e pneumáticos off wing; d. Reparos em superfícies de comando off wing; Entendemos que para estas atividades seria melhor termos supervisores com sólida formação técnica e CREA na área específica de atuação, em substituição à formação de mecânico aeronáutico e CHT. Por exemplo: Um bom supervisor de uma oficina de usinagem seria um Técnico em Mecânica com conhecimentos em máquinas operatrizes e respectivo CREA para exercer esta atividade. Como sugestão, entendemos que o requisito FAR 145.159 e FAR 65 Subparte E - REPAIRMEN, apresente uma solução adequada ao permitir que as organizações submetam à autoridade propostas de qualificação de pessoal, inclusive de supervisão, alternativas à formação básica e carteira de habilitação de mecânico aeronáutico. Sendo assim, entendemos ser necessário a emissão do RBAC 65 juntamente com o RBAC 145.</p>	<p>A adoção ou não do Repairmen é assunto a ser debatido no âmbito do RBAC 65 e não pode ser abordada a priori no RBAC 145. O RBAC 65 encontra-se em fase de desenvolvimento. Portanto, emitir os RBAC 43, 65 e 145 em conjunto significaria retardar desnecessariamente a emissão dos RBAC 43 e 145.</p>
<p>128- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	Comentário não aproveitado.

<p>Item : (b) Cada supervisor deve: (1) se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo;</p> <p>Sugestão: (b) Cada supervisor deve: (1) se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo;</p> <p>Justificativa: Entendemos que o RBHA 65 atual não possui os requisitos para pessoal de supervisão, necessitando que o regulamento RBAC 65 seja emitido em conjunto com o RBAC 145.</p>	<p>A atividade de supervisão executada por um mecânico de manutenção aeronáutica está prevista na seção 65.106 do RBHA 65. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>129- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.155 Requisitos para o pessoal de inspeção (a) Cada organização de manutenção certificada deve assegurar que as pessoas executando inspeções conforme o certificado e suas especificações operativas: (1) esteja inteiramente familiarizada com a regulamentação de aviação civil aplicável e com os métodos de inspeção, técnicas, práticas, auxílios, equipamentos e ferramentas usadas para definir a aeronavegabilidade do artigo no qual a manutenção, manutenção preventiva ou alteração está sendo executada; e (2) tenha sido treinada ou tenha 18 (dezoito) meses de experiência prática na atividade de inspeção e sejam proficientes na utilização dos equipamentos de inspeção e auxílios de inspeção visual apropriados para o artigo que está sendo inspecionado. (d)-I Todo o pessoal de inspeção, 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.</p> <p>Sugestão: (a) Cada organização de manutenção certificada deve assegurar que as pessoas executando inspeções conforme o certificado e suas especificações operativas: (1) <u>esteja inteiramente familiarizada com a regulamentação de aviação civil aplicável;</u> (2) <u>foram treinadas nos métodos de inspeção, técnicas, práticas, auxílios, equipamentos e ferramentas usadas para definir a aeronavegabilidade dos artigos, de acordo com o seu escopo de trabalho;</u> (3) <u>tenha sido treinada conforme estabelecido no Programa de Treinamento da organização conforme requerido pelo RBAC 145.163;</u> ... (d)-I Todo o pessoal de inspeção, 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</p>	<p>O uso do termo Inspetor está sendo revisto no processo do RBAC 65. O pessoal de inspeção citado no novo RBAC 145 é aquele que faz as inspeções de recebimento de material, inclusive aeronáutico, inspeções contra danos ocultos, inspeção visual, dimensional, resultado de END, quanto a corrosão, IIO, etc. Ressalte-se que sempre que a inspeção estiver relacionada a atividades de manutenção, tal como IIO, a pessoa deverá ser habilitada conforme o RBHA/RBAC 65. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>

<p>ANAC.</p> <p>Justificativa: Consideramos que a organização deva ter a flexibilidade de qualificar seu inspetor conforme o Programa de Treinamento uma vez que este é aprovado pela ANAC. Entendemos ser impossível um inspetor ter 18 meses de experiência em inspeção sem trabalhar e poder assinar como inspetor. Ressaltamos que tal requisito não está contido na regulamentação da FAA para pessoal de inspeção (FAR 145.155) Adicionalmente, o texto não deixa claro o significado de “pessoal de inspeção”. Entendemos que na regulamentação da ANAC atual (RBHA 65), inspetor está associado com “aprovação de um artigo para retorno ao serviço”. Na proposta do RBAC 145, pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço está descrito no parágrafo 145.157. Adicionalmente no RBAC 145.161 (a), fala-se em ter lista de pessoal de inspeção e lista de pessoal autorizado a aprovar para retorno ao serviço. Sendo assim, solicitamos que a regulamentação RBAC 65 seja emitida em paralelo com o RBAC 145 de modo a não termos conflitos entre as regulamentações. Desse modo, fica a pergunta de qual é o significado de “pessoal de inspeção” e quem pode realizar inspeção? Devemos entender que pessoal de inspeção é um MMA com 4 anos após CHT (conforme RBHA 65 atual) ou um MMA com 18 meses de experiência em manutenção, ou somente um MMA pode realizar inspeção visto que no RBAC 01 atual, manutenção significa “qualquer atividade de inspeção, reparo, limpeza, conservação ou substituição de partes de uma aeronave e seus componentes, mas exclui a manutenção preventiva”? Por fim, a regulamentação também não deixa claro onde se aplica a inspeção. Sendo assim, se entendemos que inspeção não está associada com aprovação para retorno ao serviço, então inspeção deve ser aplicada somente a Itens de Inspeção Obrigatória (IIO)? Ou o pessoal de inspeção deverá estar envolvido com a execução da inspeção de recebimento, inspeção preliminar, inspeção quanto a danos ocultos e inspeção final? Caso a resposta seja afirmativa para a última pergunta, faz sentido que a organização tenha flexibilidade para qualificar seus inspetores de recebimento de matéria-prima conforme programa de treinamento aprovado, não se limitando a uma qualificação tão restritiva como MMA mais 4 anos de experiência após CHT, por exemplo.</p>	
<p>130- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.201 Prerrogativas e limitações do certificado .</p> <p>Sugestão: Inclusão do Apêndice XX ao RBAC 145 Não obstante o parágrafo 145.201, no âmbito da(s) classe(s) e categoria(s) sob as quais a organização de manutenção encontra-se certificada, o limite do certificado para aprovação para retorno ao serviço se estende a: 1. A categoria de célula significa que a organização de manutenção certificada pode realizar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou modificação em aeronaves e quaisquer de seus componentes (incluindo motores e APU) de acordo com os manuais de manutenção e demais dados técnicos aceitáveis e aprovados emitidos pelo detentor do certificado de tipo da aeronave ou, até a extensão acordada pela ANAC através do Manual da Organização de Manutenção, de acordo com os manuais de manutenção e demais dados técnicos aceitáveis e aprovados emitidos pelo fabricante de um componente, apenas se o componente estiver instalado na aeronave. Não</p>	<p>A ANAC emitirá material interpretativo contendo esclarecimentos a respeito das prerrogativas de cada Categoria/Classe. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>

obstante, os componentes da aeronave podem ser temporariamente removidos de forma a melhorar acesso para fins de manutenção, exceto quando tal remoção gera a necessidade de manutenção adicional que não esteja coberta pelos privilégios da organização, conforme descrito neste parágrafo.

2. A categoria de motores significa que a organização de manutenção certificada pode realizar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou modificação em motores e quaisquer de seus componentes de acordo com os manuais de manutenção e demais dados técnicos aceitáveis e aprovados emitidos pelo detentor do certificado de tipo do motor ou, até a extensão acordada pela ANAC através do Manual da Organização de Manutenção, de acordo com os manuais de manutenção e demais dados técnicos aceitáveis e aprovados emitidos pelo fabricante de um componente, apenas se o componente estiver instalado no motor. Não obstante, os componentes do motor podem ser temporariamente removidos de forma a melhorar acesso para fins de manutenção, exceto quando tal remoção gera a necessidade de manutenção adicional que não esteja coberta pelos privilégios da organização, conforme descrito neste parágrafo.

3. As categorias de rádio, instrumentos e acessórios significam que a organização de manutenção certificada pode realizar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou modificação em componentes não instalados (com exceção de motores) destinados a serem montados na aeronave ou no motor. Não obstante, uma organização de manutenção certificada nas categorias de rádio, instrumentos e acessórios também pode efetuar a manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou modificação de um componente instalado no decurso de uma manutenção de base ou de linha, ou em uma instalação de manutenção de motores;

4. A categoria de serviço especializado é uma categoria distinta e não necessariamente associada a uma aeronave, motor ou outro componente específico. Sendo assim, a categoria de serviço especializado é necessária às organizações de manutenção que pretendem realizar tal serviço especializado para outras organizações. Uma organização de manutenção certificada pode realizar as atividades específicas de execução de manutenção no âmbito das categorias de célula, motores, rádio, instrumentos ou acessórios para as quais ela está certificada e qualificada, sem a necessidade da aprovação da categoria de serviço especializado.;

Justificativa:

Atualmente não existe no RBAC 145 ou outro documento uma descrição detalhada das prerrogativas das organizações para cada Categoria e Classe para as quais está certificada, nos moldes do que é apresentado pela EASA Part 145 Appendix II e Part M Appendix IV. Estamos propondo um texto inspirado no regulamento EASA com as devidas adaptações. Desta forma esclarecemos pontos nebulosos do escopo de trabalho das organizações 145 e abrimos algumas possibilidades interessantes:

- Uma organização certificada para Categoria Célula, Classe 4, poderia liberar uma superfície de comando que tenha sido removida da aeronave e reparada de acordo com o SRM emitido pelo fabricante da aeronave, emitindo um SEGV00 003;
- Uma organização certificada para a Categoria Acessórios, poderia executar manutenção em um trem de pouso instalado em uma aeronave;
- Uma organização certificada para Categoria Célula, Classe 4, fazendo manutenção de linha em uma aeronave, poderia substituir um braço de poltrona trincado, conforme previsto no CMM da poltrona.

É importante observar que, no mesmo espírito da EASA, o texto proposto apresenta flexibilidade para as empresas certificadas nas categorias de Célula e Motores realizarem manutenções superficiais em componente, dando à ANAC o poder de limitar a extensão desta manutenção através da aceitação do Manual da Organização de Manutenção.

Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.

Item :

145.203 Trabalho executado em outra localidade

Cada organização de manutenção certificada pode temporariamente transportar, para um local diferente do seu endereço fixo, o material, equipamento e pessoal necessário para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, incluindo serviços especializados, em um artigo para o qual ela está certificada se:

- (a) o trabalho for necessário devido a uma circunstância especial, conforme determinado pela ANAC; ou
- (b) for necessário executar tal trabalho de modo recorrente e o manual da organização de manutenção incluir os procedimentos para executá-lo..

Sugestão:

145.203 Trabalho executado em outra localidade

Cada organização de manutenção certificada pode temporariamente transportar, para um local diferente do seu endereço fixo, o material, equipamento e pessoal necessário para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, incluindo serviços especializados, em um artigo para o qual ela está certificada se:

- (a) o trabalho for necessário devido a uma circunstância especial e o manual da organização de manutenção incluir os procedimentos para executá-lo;
- ou
- (b) for necessário executar tal trabalho de modo recorrente e o manual da organização de manutenção incluir os procedimentos para executá-lo.
- (c) serviços executados em conformidade com os parágrafos (a) e (b) demandarão apenas notificação à ANAC. Para os demais itens autorização prévia da ANAC será requerida.

Justificativa:

Apesar de a legislação ser única e visar estabelecer procedimentos de âmbito geral, as características específicas de cada organização de manutenção poderão demonstrar necessidades distintas entre as empresas.

Considerando que a certificação de cada empresa depende da aceitação pela ANAC dos manuais requeridos pelo RBAC 145.51 (a)(1) e (a)(2) justifica-se a vinculação dos serviços a serem executados em outras localidades aos procedimentos descritos nos referidos manuais.

Utilizando o descrito na AC 145.9, emitida pelo FAA, em seu parágrafo 4.5(c), “se uma organização de manutenção executa serviços em outras localidades, o manual dessa organização dever incluir procedimentos para a execução de manutenção, manutenção preventiva, alterações, ou serviços especializados. Essa prática irá permitir flexibilidade e mobilidade para atender as necessidades da indústria aeronáutica”.

Exemplos dessas necessidades podem ser observados quando é necessário executar atendimento às aeronaves operadas pelas Polícias Militares / Cíveis dos estados e do distrito federal, Corpos de Bombeiros dos estados e do distrito federal, Polícia Federal / Rodoviária Federal, Receita Federal / Estaduais, Institutos Estaduais de Florestas e Instituto Brasileiro de Meio Ambiente ou aeronaves a serviço destas entidades ou aquelas a serviço dos demais órgãos da administração direta federal ou estadual, autarquias e ou empresas públicas ou de economia mista ou ainda que estejam registradas nas categorias ADE – Administração Direta Estadual ou ADF Administração Direta Federal, cujos serviços estão vinculados a contratos.

Da mesma forma pode ser necessário prestar atendimento emergencial às aeronaves engajadas em operações

Veja o comentário 54.

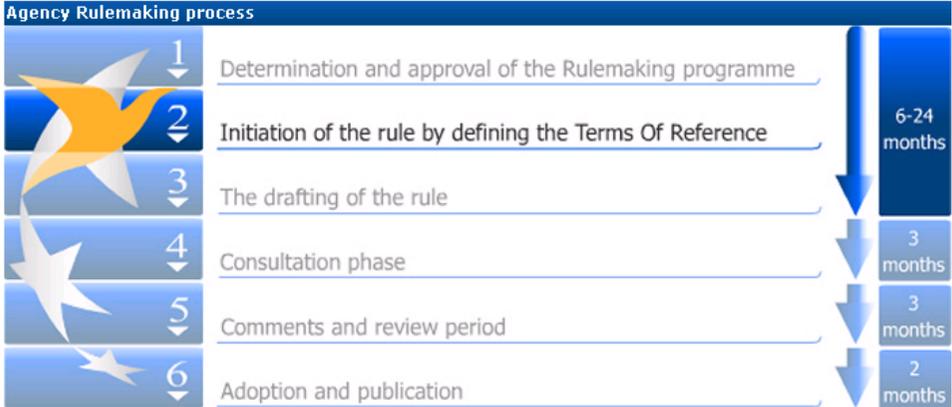
<p>policiais, de busca e salvamento, atendimento às calamidades e a serviço da população brasileira, dos estados, territórios e do distrito federal.</p> <p>Os órgãos e entidades governamentais que possuem e operam aeronaves para viabilizar a execução de suas atividades, geralmente não possuem estrutura de manutenção própria e assim contratam as organizações de manutenção mediante instrumentos estabelecidos em processos licitatórios. Nos referidos contratos existem dispositivos que obrigam a organização de manutenção ora contratada a prestar atendimento imediato às suas aeronaves aonde quer que estejam.</p> <p>Na maioria dos casos as aeronaves estão empenhadas em operações policiais, de busca e salvamento, atendimento às calamidades públicas e outras de interesse público e não existe tempo hábil para aguardar os prazos processuais estabelecidos para emissão de uma autorização para execução de serviços fora de sede pela Autoridade Aeronáutica. Então, a organização de manutenção contratada é colocada sob enorme pressão entre cumprir uma regra imposta pelos regulamentos aeronáuticos e descumprir um princípio administrativo.</p> <p>No caso da regra aeronáutica existe a possibilidade de uma autuação, suspensão do certificado de homologação e até o encerramento das atividades da organização, enquanto que no descumprimento do princípio administrativo podem ocorrer sanções que variam desde uma multa contratual até um processo criminal por lesão ao estado.</p> <p>Ai é levado em consideração o princípio da supremacia do interesse público, que é um princípio basilar da Administração Pública, onde se sobrepõe o interesse da coletividade sobre o interesse do particular, ou seja sempre que houver confronto entre os interesses, há de prevalecer o coletivo.</p> <p>Similar visão aplica-se aos operadores privados cuja base de operação localiza-se distante dos grandes centros e cujo traslado das aeronaves para manutenção, tendo em vista às características operacionais, custos envolvidos, podem inviabilizar o deslocamento para a localidade fixa das oficinas.</p> <p>Não obstante o acima descrito, a política generalizada de se limitar o número de atendimentos fora das bases de manutenção fixas podem não atender às necessidades dos órgãos governamentais e/ou operadores privados.</p> <p>O estabelecimento dos procedimentos no manual da organização de manutenção tem por objetivo conciliar a segurança das operações às necessidades dos operadores.</p>	
<p>132- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :</p> <p>145.205 Execução de manutenção, manutenção preventiva ou alteração para detentor de certificado segundo os RBAC 121 e 135 e para empresa de transporte aéreo estrangeira ou pessoa que opera aeronave registrada no Brasil sob o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo</p> <p>(a) Cada organização de manutenção certificada que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração para um detentor de certificado segundo os RBAC 121 ou 135 que tem um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada segundo esses regulamentos deve seguir o programa de manutenção estabelecido no manual desse operador.</p> <p>(b) [Reservado].</p> <p>(c) Cada organização de manutenção certificada que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração em uma aeronave registrada no Brasil operada segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve cumprir o programa de manutenção aprovado pela ANAC.</p> <p>(d) A ANAC pode conceder aprovação para uma organização de manutenção executar manutenção de linha para detentor de certificado segundo o RBAC 121 ou 135 ou para uma empresa de transporte aéreo estrangeira ou pessoa</p>	<p>Veja o comentário 23.</p> <p>O Programa de Manutenção de Aeronavegabilidade Continuada - PMAC (CAMP) do operador deve ser seguido, e isto inclui, por exemplo, executar as tarefas de um cheque de manutenção conforme a denominação e conteúdo estabelecido em seu programa de manutenção aprovado, usar formulários e registros de manutenção conforme requerido pelo operador, usar os manuais de manutenção customizados para a frota do operador.</p> <p>A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>

<p>estrangeira operando aeronave registrada no Brasil em transporte regular segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, em qualquer dessas aeronaves, não obstante o parágrafo 145.103(b) deste RBAC, desde que:</p> <p>(1) a organização de manutenção certificada execute tal manutenção de linha de acordo com o manual do operador, se aplicável, e o programa de manutenção do operador, aprovado pela ANAC;</p> <p>Sugestão:</p> <p>(a) Cada organização de manutenção certificada que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração para um detentor de certificado segundo os RBAC 121 ou 135 que tem um programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada segundo esses regulamentos, <u>deve seguir o programa de manutenção ou pacote de serviços, especificado pelo detentor de certificado segundo esses regulamentos de acordo com seu programa de manutenção.</u></p> <p>(b) [Reservado]</p> <p>(c) Cada organização de manutenção certificada que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração em uma aeronave registrada no Brasil operada segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve cumprir o <u>programa de manutenção aprovado pela ANAC ou pacote de serviços, especificado pelo operador.</u></p> <p>(d) A ANAC pode conceder aprovação para uma organização de manutenção executar manutenção de linha para detentor de certificado segundo o RBAC 121 ou 135 ou para uma empresa de transporte aéreo estrangeira ou pessoa estrangeira operando aeronave registrada no Brasil em transporte regular segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, em qualquer dessas aeronaves, não obstante o parágrafo 145.103(b) deste RBAC, desde que:</p> <p>(1) a organização de manutenção certificada execute tal manutenção de linha de acordo com o manual do operador, se aplicável, e o <u>programa de manutenção ou pacote de serviços, especificado pelo operador de acordo com seu programa de manutenção,</u> aprovado pela ANAC;</p> <p>Justificativa:</p> <p>Na prática, a organização de manutenção não tem condições de garantir atendimento ao programa de manutenção de um operador 121, 135 ou 129, pois não detém o controle de aeronavegabilidade da aeronave, ou seja, ao receber uma aeronave, a estação reparadora não tem condições de determinar quais tarefas previstas pelo programa de manutenção já foram executadas e quais ainda não foram.</p> <p>Normalmente um cliente irá enviar um pacote de tarefas (work scope) que precisam ser cumpridas, é responsabilidade do cliente garantir que este conjunto de tarefas programadas seja suficiente para atender o seu programa de manutenção. A estação reparadora terá responsabilidade de garantir que todas as tarefas do pacote sejam cumpridas ou diferidas mediante aprovação do cliente, que irá avaliar a possibilidade de adiar o cumprimento da tarefa de acordo com seu programa de manutenção.</p>	
<p>133- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.211 ... (c) Cada organização de manutenção certificada deve submeter e manter atualizado um manual de controle da qualidade em um formato aceitável pela ANAC que inclua o seguinte: ...</p>	<p>Observe-se que a regra deve ser válida para grandes e pequenas organizações de manutenção. Para organizações grandes ou organizações com grande número de produtos em sua lista de capacidade, pode ser realmente inviável que estas normas/especificações/referências estejam todas listadas no MCQ. Manuais tais como manual de formulários, manual de normas e outros</p>

<p>(2) referências, quando aplicável, às normas ou especificações de inspeção do fabricante para um artigo particular, incluindo a referência a quaisquer dados especificados por aquele fabricante;</p> <p>Sugestão: (c) Cada organização de manutenção certificada deve submeter e manter atualizado um manual de controle da qualidade em um formato aceitável pela ANAC que inclua o seguinte: ... (2) [Reservado];</p> <p>Justificativa: No caso de organizações de grande porte, que executam manutenção em uma grande variedade de artigos, é inviável incluir referências aos padrões de inspeção dos fabricantes de todos os artigos mantidos no Manual de Controle da Qualidade (MCQ).Seria também inviável revisar o MCQ toda vez que houver uma mudança na lista de capacidades da organização. Sugerimos excluir o item (2).</p>	<p>podem ser apenas citados no MCQ. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.</p>
<p>134- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado</p>
<p>Item : 145.215 (c) Cada artigo somente pode estar contido na lista de capacidade se estiver dentro do escopo da certificação da organização de manutenção e depois que executada uma autoavaliação de acordo com os procedimentos do parágrafo 145.209(d)(2) deste RBAC. A organização de manutenção deve executar essa autoavaliação para verificar se tem todas as edificações, instalações, equipamentos, materiais, dados técnicos, processos e pessoal treinado para executar o trabalho no artigo conforme requerido por este regulamento. A organização de manutenção deve reter em arquivo os documentos da autoavaliação.</p> <p>Sugestão: 145.215 (c) Cada artigo somente pode estar contido na lista de capacidade se estiver dentro do escopo da certificação da organização de manutenção e depois que executada uma autoavaliação de acordo com os procedimentos do parágrafo 145.209(d)(2) deste RBAC. A organização de manutenção deve executar essa autoavaliação para verificar se tem todas as edificações, instalações, equipamentos, dados técnicos, processos e pessoal treinado para executar o trabalho no artigo conforme requerido por este regulamento. A organização de manutenção deve reter em arquivo os documentos da autoavaliação.</p> <p>Justificativa: Por motivos econômicos, no momento da autoavaliação para inclusão de um novo item na lista de capacidades os materiais para manutenção do item normalmente não estarão disponíveis. Em alguns casos haveria um alto custo relacionados à permanência destes materiais em estoque ou mesmo a possibilidade de expiração de seu prazo de validade desde o processo de autoavaliação e emissão da lista de capacidade até o recebimento da primeira ordem de serviço para o item. O próprio parágrafo 145.51(b) não inclui a necessidade de os materiais estarem disponíveis durante a auditoria de certificação da ANAC, o que consideramos ser correto. O mesmo se diz no parágrafo 145.109 (a) o qual diz que materiais devem estar sob o controle da organização de manutenção somente quando o serviço estiver sendo executado.</p>	<p>Os materiais deverão estar disponíveis no momento da manutenção, mas de alguma forma, na autoavaliação, a organização de manutenção deve ter um meio de prever a sua disponibilidade, seja mediante um contrato com o fornecedor ou de outra maneira apropriada. A ANAC reformulou o texto do RBAC de modo a esclarecer o objetivo do requisito.</p>

<p>Sugerimos excluir “materiais” deste parágrafo ou mencionar que os mesmos devem estar disponíveis no momento da execução do primeiro serviço.</p>	
<p>135- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.217 Manutenção subcontratada (a) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de um provedor de serviços externo a ela, desde que: (1) a ANAC aceite a função de manutenção a ser subcontratada; 145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção (1) manter e revisar as informações de manutenção subcontratada requeridas pelo parágrafo 145.217(a)(2)(i) deste RBAC, incluindo a submissão das revisões à ANAC para aprovação; e 145.51 Requerimento para certificação (6) uma lista das funções de manutenção a serem subcontratadas pela organização de manutenção, para aprovação da ANAC, de acordo com a seção 145.217;</p> <p>Sugestão: (a) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de um provedor de serviços externo a ela, desde que: (1) a ANAC aceite a função de manutenção a ser subcontratada; 145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção (1) manter e revisar as informações de manutenção subcontratada requeridas pelo parágrafo 145.217(a)(2)(i) deste RBAC, incluindo a submissão das revisões à ANAC <u>para aceitação da ANAC</u>; e 145.51 Requerimento para certificação (6) uma lista das funções de manutenção a serem subcontratadas pela organização de manutenção, <u>para aceitação da ANAC</u>, de acordo com a seção 145.217;</p> <p>Justificativa: Estamos sugerindo que estas funções de manutenção sejam descritas no manual da organização de manutenção e que, por este motivo, sejam aceitas ao invés de aprovadas, conforme já previsto no parágrafo 145.217 (a) (1).</p>	<p>Veja o comentário 96. Em respeito à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, internalizada com o Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, a ANAC busca harmonizar as normas de sua competência com as normas internacionais e, por esta razão, considera apropriado o texto presente na proposta do RBAC 145, já que a aprovação de funções de manutenção subcontratada é praticada internacionalmente.</p>
<p>136- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.217 Manutenção subcontratada ... (b) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de uma pessoa não certificada, desde que: (1) garanta que a pessoa não certificada siga um sistema de controle da qualidade equivalente ao sistema seguido pela organização de manutenção certificada; (2) seja diretamente responsável pelo serviço executado pela pessoa não certificada; e</p>	<p>O parágrafo 145.217(b)(1) requer que a organização garanta que a pessoa não certificada siga um sistema de controle da qualidade equivalente ao sistema seguido pela organização de manutenção certificada. O cumprimento com esse requisito poderá requerer também auditoria inicial e periódicas ou inspeções de conformidade em várias etapas do processo subcontratado conforme a organização julgar necessário. A ANAC no momento não pretende alterar a filosofia de “controle de qualidade” para “garantia de qualidade”. O comentário é pertinente, no</p>

<p>(3) verifique, por meio de teste e/ou inspeção, que o trabalho foi executado satisfatoriamente pela pessoa não certificada e que o artigo está aeronavegável, antes de aprová-lo para retorno ao serviço.</p> <p>Sugestão: 145.217 Manutenção subcontratada ... (b) Cada organização de manutenção certificada pode subcontratar uma função de manutenção de uma pessoa não certificada, desde que: (1) garanta que a pessoa não certificada siga um sistema de controle da qualidade equivalente ao sistema seguido pela organização de manutenção certificada; (2) seja diretamente responsável pelo serviço executado pela pessoa não certificada; e (3) verifique, por meio de teste e/ou inspeção, que o trabalho foi executado satisfatoriamente pela pessoa não certificada e que o artigo está aeronavegável, antes de aprová-lo para retorno ao serviço; <u>ou</u> (4) <u>realize auditoria inicial e periódicas de qualificação do fornecedor para garantir a conformidade do seu processo em relação aos procedimentos da organização de manutenção certificada.</u></p> <p>Justificativa: 1. Não consideramos adequado o termo “controle da qualidade” por ser muito limitado ao sistema de inspeção. Sugerimos substituir por sistema de qualidade, que pode incluir controle da qualidade e garantia da qualidade; 2. Entendemos que nem sempre será possível que a inspeção do item no seu recebimento determine completamente sua aeronavegabilidade. Em algumas situações, entendemos que possa ser mais efetivo manter auditorias periódicas no fornecedor de forma a garantir que seu processo atenda aos padrões de qualidade estabelecidos.</p> <p>Adicionalmente, gostaríamos de sugerir, possivelmente através de Instrução Suplementar, a publicação de um documento com procedimentos aceitáveis para qualificação e controle de fornecedores de serviço subcontratados. Citamos como excelente referência para elaboração deste documento a EASA AMC 145.A.75(b).</p>	<p>entanto a ANAC ainda está estudando o impacto regulatório da transição para esse outro modelo.</p>
<p>137- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : RBAC 145 Comentários Gerais.</p> <p>Sugestão: N/A;</p> <p>Justificativa: 1. Sugerimos a introdução de uma etapa a mais no processo de elaboração de uma nova ou revisão de regulamentação, em que sejam divulgados os trabalhos relativos ao desenvolvimento de regulamentos, permitindo que as empresas façam seus comentários antes da emissão de uma proposta de texto, isso agregaria qualidade e agilidade ao trabalho do grupo designado pela ANAC para desenvolvimento do texto. Reproduzimos abaixo um diagrama apresentado no site da EASA, que pode servir de inspiração:</p>	<p>O processo de desenvolvimento dos RBAC não é o foco desta audiência pública, contudo a ANAC agradece a sugestão para melhoria de seus processos. O texto do RBAC 145, foco desta audiência pública, não requer alteração em virtude deste comentário.</p>

 <p>Na fase 2, destacada na figura, a EASA emite um documento denominado TOR. Este documento informa a formação do grupo de trabalho, informa o objetivo do trabalho e fornece o prazo previsto para emissão do novo texto do regulamento. Isto permite às partes interessadas submeterem seus comentários durante a etapa de elaboração do texto, agregando valor ao trabalho.</p> <p>Adicionalmente gostaríamos de solicitar que fosse possível a ANAC dar retorno/resposta às sugestões feitas pelas organizações em virtude da 1ª. audiência pública do RBAC 145, em 2010. Como sugestão, estamos propondo um workshop oferecido pela ANAC às organizações de manutenção, nos moldes como fora feito para a emissão da regulamentação RBAC 120.</p>	
<p>138- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes, Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : RBAC 145 Comentários Gerais.</p> <p>Sugestão: Inclusão de um texto na IS 43-001A que estabeleça quais os certificados de aeronavegabilidade aceitos pela ANAC para componentes e partes aeronáuticas.</p> <p>Justificativa: Análise Crítica: Não localizamos nenhum ponto do requisito que deixe claro quais são os certificados de aeronavegabilidade aceitos pela ANAC para instalação de uma parte ou componente em uma aeronave de matrícula brasileira. Existe um senso comum de que são aceitos SEGVÔO 003, EASA Form One, FAA 8130-3 e TCCA 24-0078, porém este requisito não está formalizado nos RBAC 145 e 43. NOTA: Certificados FAA 8130-3 de componentes fabricados sobre uma aprovação PMA estão inclusos no grupo de certificados aceitáveis.</p>	<p>A IS 43-001A não é o foco desta audiência pública, contudo a ANAC agradece a sugestão para melhoria de seus documentos. O texto do RBAC 145, foco desta audiência pública, não requer alteração em virtude deste comentário.</p>
<p>139- Andrey Domingues de Lima, Antônio Amaral, Carlos Eustáquio, Fábio Eduardo Delgado, Gledson Renato Torres, Luciano de Pinho, Marcos Cesar Vitulli, Marcos Melchiori, Paulo Tieres, Rêne Martins Lopes,</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>

Rodrigo Humberto Rodrigues, Rodrigo Romano, Wainer Lima.

Item :

RBAC 145

Comentários Gerais.

Sugestão:

145.XX – Fabricação de Partes

(x) Uma organização de manutenção pode fabricar uma gama restrita de partes para serem utilizadas no decorrer do trabalho sendo realizado dentro das suas instalações de acordo com um procedimento estabelecido no Manual da Organização de Manutenção e aceito pela ANAC.

Criação de uma IS para tratar de Fabricação de Partes:

(a) Uma organização de manutenção pode fabricar uma gama restrita de partes para serem utilizadas no decorrer do trabalho sendo realizado dentro das suas instalações de acordo com um procedimento estabelecido no Manual da Organização de Manutenção e aceito pela ANAC. Desde que:

1. Disponha de capacidade técnica e processual para fabricar e inspecionar as partes;
2. Disponha de dados técnicos aceitáveis ou aprovados, estes últimos no caso de reparos e modificações maiores, para fabricação da parte;

(b) Em hipótese alguma estas partes podem ser fornecidas a outras organizações, exceto como parte do serviço de manutenção executado, e não poderão receber um SEGV00 003 certificando sua aeronavegabilidade;

(c) O escopo de partes a serem fabricadas pode incluir, mas não está limitado a:

1. Buchas, luvas e mancais;
2. Elementos estruturais secundários e painéis;
3. Cabos de controle;
4. Tubos rígidos e flexíveis;
5. Cablagens elétricas;
6. Chapas de metal usinadas ou conformadas para reparos.

(d) As partes fabricadas devem ser submetidas a uma etapa de inspeção antes e preferivelmente separadamente da etapa de instalação da mesma. A inspeção deve estabelecer conformidade completa com os dados técnicos aceitáveis ou aprovados utilizados para sua fabricação.

(e) Registros das etapas de fabricação da parte devem ser mantidos, incluindo, mas não limitado a, tratamentos térmicos e inspeções finais;

(f) Exceto quando a dimensão da parte não permitir, as partes devem receber uma identificação indelével de part number o qual identifique a organização que as fabricou e permita rastrear os dados técnicos de fabricação e instalação.

Justificativa:

A fabricação de partes é uma prática comum e segura nas organizações de manutenção, desde que obedeça à uma documentação técnica adequada e não seja destinada à venda em larga escala, mas somente como parte de reparos feitos nos artigos de clientes dentro da organização. Outros países apresentam regulamentação tratando sobre o tema, como a União Européia (EASA) e Estados Unidos (FAA), reforçando que esta é uma prática segura desde que controlada apropriadamente.

O novo RBAC 145 não apresenta nenhum parágrafo que regre a fabricação de partes para reparos por uma

A fabricação de partes por organizações de manutenção está contemplada na seção 43.13 do RBHA/RBAC 43 e um meio aceitável de cumprimento deste requisito é a AC 43-18, emitida pela *Federal Aviation Administration*, dos EUA.

Portanto, a ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.

<p>organização de manutenção. Sugerimos a adoção de um requisito similar ao EASA Part 145.A.42 (c) e respectiva AMC, conforme descrito acima, ou a adoção da AC 43-18.</p> <p>O texto sugerido é uma compilação resumida do requisito EASA, sendo recomendada a criação de uma IS para tratar do tema.</p>	
<p>140- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.53 Emissão do certificado (b)-I Caso a organização de manutenção esteja localizada em um país com o qual o Brasil tem um acordo para certificação de organizações de manutenção (<u>ou mesmo não existindo acordo formal, mas seus requisitos regulamentares sejam considerados equivalentes pela ANAC aos deste RBAC</u>), as constatações de cumprimento de requisito realizadas pela autoridade desse país poderão ser consideradas pela ANAC para verificar o atendimento aos requisitos deste RBAC. A organização fará jus à emissão de um certificado seguindo as condições e os procedimentos estabelecidos em face do acordo (<u>ou, caso não haja acordo, segundo critérios definidos pela ANAC</u>), podendo realizar serviços de manutenção, manutenção preventiva ou alteração em aeronaves registradas no Brasil, ou em seus componentes, se ela for autorizada pela autoridade desse outro país a executar serviços dentro do mesmo escopo.</p> <p>Sugestão: 145.53 Emissão do certificado (b)-I Caso a organização de manutenção esteja localizada em um país com o qual o Brasil tem um acordo para certificação de organizações de manutenção, as constatações de cumprimento de requisito realizadas pela autoridade desse país poderão ser consideradas pela ANAC para verificar o atendimento aos requisitos deste RBAC. A organização fará jus à emissão de um certificado seguindo as condições e os procedimentos estabelecidos em face do acordo, podendo realizar serviços de manutenção, manutenção preventiva ou alteração em aeronaves registradas no Brasil, ou em seus componentes, se ela for autorizada pela autoridade desse outro país a executar serviços dentro do mesmo escopo.</p> <p>Justificativa: A proposta de parágrafo contraria o estabelecido na Lei nº 11.182 de 2005, a qual estabelece a ANAC e especifica suas atribuições. Na Lei supracitada, o artigo 8º estabelece: “Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: [...] XVI - fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo” Não obstante, o artigo 3º inciso I dita que a ANAC observará os “acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;” Desta forma, a ANAC deverá supervisionar e fiscalizar toda e qualquer oficina de manutenção por ela F-200-22(01.08) certificada, independente de sua localização, salvo casos cobertos por acordos internacionais entre o Brasil e uma outra nação.</p>	<p>Não há, conforme sugere o comentário, qualquer privilégio dado a organizações de manutenção no estrangeiro. As organizações de manutenção certificadas pela ANAC devem cumprir com requisitos equivalentes, sejam localizadas no Brasil ou no exterior. Entretanto, a ANAC pode aproveitar a demonstração de cumprimento de requisitos que uma organização no exterior fez para a sua autoridade local (primariamente responsável) para verificar o cumprimento com os RBAC. Dessa forma, evitam-se gastos desnecessários de recursos públicos com verificações redundantes que não trazem benefício para a segurança da aviação civil. Como regra geral, uma organização de manutenção no exterior deve cumprir com todos os requisitos requeridos por sua autoridade local, acrescidos dos requisitos adicionais da ANAC (requisitos não contemplados pelo sistema de certificação da outra autoridade).</p>

Deve-se ressaltar ainda que qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade.	
141- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (13)-I <u>para organizações de manutenção localizadas no Brasil</u>, evidência de que ela está registrada no CREA da região e possui ao menos um profissional aceito pelo CREA como seu responsável técnico com atribuição para manutenção de produtos aeronáuticos; e.</p> <p>Sugestão: 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (13)-I evidência de que cumpre com a legislação local para empresas de engenharia e que seu responsável técnico cumpre com a legislação local referente ao exercício da profissão, incluindo qualquer atribuição para manutenção de produtos aeronáuticos; e;</p> <p>Justificativa: Conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior. Não obstante, entendemos que a atividade de engenharia é uma atividade regulada. Assim, sugerimos que a ANAC apenas referencie a legislação local, deixando aos órgãos competentes à sua fiscalização.</p>	<p>A exigência do registro no CREA da região é somente aplicável a organizações localizadas no Brasil, já que o CREA é ente brasileiro. A ANAC apenas verifica a situação regular da organização perante o CREA, uma vez que um dos RT será também cadastrado na ANAC. No caso de organizações localizadas fora do Brasil, o RBAC 145 requer que essa organização seja primariamente certificada pela sua autoridade local. Portanto, evidencia-se o fato de que tais organizações cumprem com as leis locais quanto à pessoa responsável tecnicamente por elas.</p>
142- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro.	Comentário não aproveitado
<p>Item : 145.55 Validade e renovação do certificado (e)-I Um certificado de organização de manutenção pode ser: (1) suspenso, por solicitação da organização ou por decisão da ANAC, enquanto a ANAC não constatar que a organização cumpre com os RBAC aplicáveis; ou</p> <p>Sugestão: 145.55 Validade e renovação do certificado (e)-I Um certificado de organização de manutenção pode ser: (1) suspenso, por solicitação da organização ou por decisão da ANAC, até a ANAC constatar que a organização cumpre com os RBAC aplicáveis; ou</p> <p>Justificativa: O texto proposto pela Embraer torna mais clara a intenção da regra por colocar a sentença na forma direta.</p>	<p>A ANAC busca sempre emitir textos de compreensão simples, o que normalmente envolve empregar a forma direta. Neste caso a “suspensão” está diretamente relacionada com o “não cumprimento” de requisitos. Por essa razão, o texto proposto foi considerado pela ANAC como sendo de mais simples compreensão.</p>
143- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro.	Comentário parcialmente aproveitado.

<p>Item : 145.57 Emenda ou transferência de certificado (d)-I Um certificado poderá ser emendado pela ANAC removendo categorias/classes caso seja constatado que a organização de manutenção não apresenta condições de manter essa categoria/classe.</p> <p>Sugestão: (d)-I Um certificado poderá ser emendado pela ANAC, sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir, removendo categorias/classes, caso seja constatado que a organização de manutenção não apresenta condições de manter essa categoria/classe. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.</p> <p>Justificativa: Pelo Art. 71 da Lei nº 7.565 de 1986 (CBAer), o certificado somente poderá ser alterado unilateralmente no caso de riscos à segurança de ou de interesse público. Ainda assim, conforme o parágrafo único deste mesmo artigo, apenas em caso de emergência a autoridade o fará sem que o interessado seja notificado e sem que seja estabelecido um prazo para sanar a irregularidade. Para todos os outros casos, conforme o art. 289 do CBAer, a ANAC possui três formas para endereçar o assunto, caso o detentor do certificado deixe de cumprir os requisitos, que são: cassação, multa ou suspensão. Para esses casos os parágrafos 145.55 e 145.57 (c)-I já tratam do assunto..</p>	<p>A legislação da aviação civil deve ser interpretada de forma sistêmica. O requisito proposto tem o objetivo de regulamentar o estabelecido em lei. Tendo isso como base, se a organização de manutenção não apresentar as “condições de manter essa categoria/classe”, podendo causar riscos à segurança pública ou em prejuízo ao interesse público, seu certificado poderá ser emendado. Os detalhamentos de sua aplicação poderão ser definidos em material informativo, caso a ANAC julgue necessário. De qualquer modo, a ANAC alterou o texto do regulamento em virtude deste comentário de modo a esclarecer sua interpretação.</p>
144- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item : 145.61-I Limitações de certificação (a) A ANAC somente emite certificados de qualquer categoria e classe limitada à manutenção, manutenção preventiva e alteração em um (ou mais) modelo particular de aeronave, motor, hélice, rádio, instrumento ou acessório, ou suas partes, de um particular fabricante, ou de um (ou mais) tipo de serviço especializado de manutenção.</p> <p>Sugestão: 145.61-I Limitações de certificação (a) Os certificados emitidos pela ANAC são limitados a modelos particulares de aeronave, motor, hélice, rádio, instrumento ou acessório, ou suas partes, de um particular fabricante, ou de um (ou mais) tipo de serviço especializado de manutenção para qualquer categoria e classe.</p> <p>Justificativa: O texto sugerido pela ANAC está confuso. Sugerimos o texto de forma a esclarecer sua real intenção.</p>	<p>O texto do RBAC foi alterado de modo a torná-lo mais claro.</p>
145- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.101 Geral Cada organização de manutenção certificada deve prover edificações, instalações, equipamentos, materiais e dados técnicos que atendam aos requisitos aplicáveis <u>da aviação civil</u>.</p> <p>Sugestão:</p>	<p>O objetivo desta seção é ser “geral” e portanto não há motivos para especificar mais. De qualquer modo, os requisitos aplicáveis à manutenção de produtos aeronáuticos são bastante conhecidos. Além disso, a sugestão de inclusão não torna o requisito mais específico. Um texto semelhante ao proposto no comentário foi considerado de difícil</p>

<p>ALTERAÇÃO 145.101 Geral Cada organização de manutenção certificada deve prover edificações, instalações, equipamentos, materiais e dados técnicos que atendam aos requisitos <u>aplicáveis para a emissão do certificado, especificações operativas e, quando aplicável, lista de capacidades que detém.</u></p> <p>Justificativa: De forma a evitar quaisquer interpretações divergentes, a Embraer sugere especificar quais são os requisitos aplicáveis ao detentor do certificado para o requisito em questão. Deve-se lembrar que, embora aplicáveis, muitos requisitos não devem ser cobertos pela seção.</p>	<p>interpretação na audiência realizada pela ANAC anteriormente. A ANAC considera que o texto do RBAC 145 atende ao fim a que se destina.</p>
<p>146- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (a) Cada organização de manutenção certificada deve ter equipamentos, ferramentas e materiais necessários para a execução da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, exceto se <u>determinado</u> de outra forma pela ANAC. Os equipamentos, ferramentas e materiais devem estar localizados nas instalações e sob o controle da organização de manutenção quando o serviço estiver sendo executado.</p> <p>Sugestão: 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (a) Cada organização de manutenção certificada deve ter equipamentos, ferramentas e materiais necessários para a execução da manutenção, manutenção preventiva ou alteração em conformidade com seu certificado, especificações operativas e com o RBHA 43, ou RBAC que venha a substituí-lo, exceto se <u>autorizado</u> de outra forma pela ANAC. Os equipamentos, ferramentas e materiais devem estar localizados nas instalações e sob o controle da organização de manutenção quando o serviço estiver sendo executado.</p> <p>Justificativa: A determinação de quais equipamentos, ferramentas e materiais são necessários para a execução das tarefas é uma atribuição do fabricante do item. Cabe à ANAC autorizar que seja cumprido de alguma outra forma que não a prevista inicialmente.</p>	<p>A ANAC considera que a sugestão não altera o sentido do requisito e não se faz necessária. O texto do RBAC 145 proposto está adequado ao fim a que se destina</p>
<p>147- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos (b)-I Cada organização de manutenção certificada deve assegurar que todos os testes, equipamentos, incluindo os de inspeção, e ferramentas (de sua propriedade ou não) que possam direta ou indiretamente influenciar a aeronavegabilidade de um artigo sejam periodicamente avaliados, mantidos e, quando aplicável, calibrados de acordo com as instruções do fabricante ou com um padrão rastreável ao estabelecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, um padrão estabelecido pelo fabricante do equipamento ou do seu país de origem <u>ou outro</u> aceito pela ANAC.</p> <p>Sugestão:</p>	<p>A ANAC alterou o texto de modo a esclarecer sua interpretação. Os equipamentos deverão ser calibrados de acordo com as instruções do fabricante do equipamento, utilizando um padrão rastreável a: (1) um padrão estabelecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, (2) um padrão estabelecido pelo fabricante do equipamento; (3) um padrão estabelecido pelo país de origem do equipamento; ou (4) outro aceito pela ANAC.</p>

<p>145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos</p> <p>(b)-I Cada organização de manutenção certificada deve assegurar que todos os testes, equipamentos, incluindo os de inspeção, e ferramentas (de sua propriedade ou não) que possam direta ou indiretamente influenciar a aeronavegabilidade de um artigo sejam periodicamente avaliados, mantidos e, quando aplicável, calibrados de acordo com as instruções do fabricante ou com um padrão rastreável ao estabelecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, um padrão estabelecido pelo fabricante do equipamento ou do seu país de origem <u>desde que</u> aceito pela ANAC.</p> <p>Justificativa: A ANAC deverá aceitar um outro padrão estabelecido antes de sua utilização. Contudo, isso não está claro no texto proposto da ANAC. Sugerimos, portanto, a substituição dos termos destacados.</p>	
<p>148- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário aproveitado.</p>
<p>Item : 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos</p> <p>(b)-II Um meio adequado de controle das calibrações periódicas deve ser implantado de modo a garantir que todos os testes, equipamentos e ferramentas estejam com calibração válida. O intervalo máximo entre calibrações de equipamentos, ferramentas e testes deve ser aquele estabelecido pelo fabricante em sua publicação técnica aplicável ou outro aceitável pela ANAC. Os registros dessas calibrações periódicas e, quando aplicável, os registros dos padrões de calibração utilizados devem ser conservados pela organização de manutenção certificada e mantidos disponíveis para a ANAC.</p> <p>Sugestão: 145.109 Requisitos de equipamentos, materiais e dados técnicos</p> <p>(b)-II Um meio adequado de controle das calibrações periódicas deve ser implantado de modo a garantir que todos os testes, equipamentos e ferramentas <u>utilizadas</u> estejam com calibração válida. O intervalo máximo entre calibrações de equipamentos, ferramentas e testes deve ser aquele estabelecido pelo fabricante em sua publicação técnica aplicável ou outro aceitável pela ANAC. Os registros dessas calibrações periódicas e, quando aplicável, os registros dos padrões de calibração utilizados devem ser conservados pela organização de manutenção certificada, mantidos <u>por 5 anos</u> e disponíveis para a ANAC.</p> <p>Justificativa: Da forma como o texto foi sugerido pela ANAC, toda e qualquer ferramenta deve estar calibrada, mesmo que não esteja mais em uso dentro da organização de manutenção, o que é impraticável. Acreditamos que a intenção da regra é garantir que as ferramentas efetivamente empregadas nas atividades de manutenção estão aferidas conforme as normas aplicáveis. Também sugerimos especificar um período para o armazenamento dos dados de calibração, analogamente ao item (a) da mesma seção.</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário e ainda foi acrescentada a exigência de conservação das 2 últimas calibrações. Veja o comentário 124.</p>
<p>149- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.151 Requisitos de pessoal</p> <p>Cada organização de manutenção certificada deve:</p> <p>(a)-I <u>no caso de organização de manutenção localizada no Brasil</u>, designar pelo menos um RT vinculado a ela, a ser</p>	<p>O RT é uma figura estabelecida pela legislação do Sistema Confea/Crea, a qual não é aplicável no caso de organizações localizadas fora do Brasil. Entretanto, com objetivo de esclarecer o fato de que essas organizações cumprirão com requisitos equivalentes aos das organizações localizadas no</p>

<p>cadastrado na ANAC conforme estabelecido no Apêndice A-I deste regulamento. O RT cadastrado na ANAC pode representar tecnicamente o AR perante a ANAC. O AR e o RT podem ser a mesma pessoa;</p> <p>Sugestão: 145.151 Requisitos de pessoal Cada organização de manutenção certificada deve: (a)-I designar pelo menos um RT vinculado a ela, a ser cadastrado na ANAC conforme estabelecido no Apêndice A-I deste regulamento. O RT cadastrado na ANAC pode representar tecnicamente o AR perante a ANAC. O AR e o RT podem ser a mesma pessoa;</p> <p>Justificativa: Conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior.</p>	<p>Brasil, o texto do RBAC 145 foi alterado.</p>
<p>150- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.153 Requisitos do pessoal de supervisão (b) Cada supervisor deve: (1) se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo;</p> <p>Sugestão: 145.153 Requisitos do pessoal de supervisão (b) Cada supervisor deve: (1) ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo;</p> <p>Justificativa: Conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior.</p>	<p>Organizações localizadas no exterior terão requisitos similares com certificações para mecânicos similares emitidas pela sua autoridade local. Em respeito à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, internalizada com o Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, a ANAC busca harmonizar as normas de sua competência com as normas internacionais e este requisito está de acordo com esse propósito. Entretanto, com objetivo de esclarecer o fato de que essas organizações cumprirão com requisitos equivalentes aos das organizações localizadas no Brasil, o texto do RBAC 145 foi alterado.</p>
<p>151- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.153 Requisitos do pessoal de supervisão (c) Cada organização de manutenção certificada no Brasil deve assegurar que seus supervisores compreendam, leiam e escrevam no idioma português; e</p> <p>Sugestão: 145.153 Requisitos do pessoal de supervisão (c) Cada organização de manutenção <u>certificada pela ANAC</u> deve assegurar que seus supervisores compreendam, leiam e escrevam no idioma português; e</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude do comentário de modo a esclarecer que este requisito se aplica às organizações localizadas no Brasil ou que tenham a ANAC como autoridade primariamente responsável. O requisito de compreensão, leitura e escrita do idioma português não apresenta dificuldade de cumprimento quando a organização se encontra localizada no Brasil. Porém, no caso de organizações estrangeiras, seria sério impedimento à sua certificação. Portanto a aplicação do mesmo requisito para essas duas organizações representaria tratamento desigual, visto que o português não é uma língua universal.</p>

<p>Justificativa: Não está claro se o termo “certificada no Brasil” refere-se a quaisquer oficinas certificadas pela ANAC ou somente aquelas localizadas no território nacional. Deve-se salientar que, conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior. Assim, o texto proposta pela Embraer torna mais clara a necessidade de um tratamento isonômico.</p>	<p>Dessa forma se justifica o tratamento diferenciado, de forma a atender ao interesse público.</p>
<p>152- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.155 Requisitos para o pessoal de inspeção (b) Cada organização de manutenção <u>certificada no Brasil</u> deve assegurar que seus inspetores compreendam, leiam e escrevam no idioma português.</p> <p>Sugestão: 145.155 Requisitos para o pessoal de inspeção (b) Cada organização de manutenção certificada pela ANAC deve assegurar que seus inspetores compreendam, leiam e escrevam no idioma português.</p> <p>Justificativa: Não está claro se o termo “certificada no Brasil” refere-se a quaisquer oficinas certificadas pela ANAC ou somente aquelas localizadas no território nacional. Deve-se salientar que, conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior. Assim, o texto proposta pela Embraer torna mais clara a necessidade de um tratamento isonômico.</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude do comentário de modo a esclarecer que este requisito se aplica às organizações localizadas no Brasil ou que tenham a ANAC como autoridade primariamente responsável. Veja o comentário 151.</p>
<p>153- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.155 Requisitos para o pessoal de inspeção (d)-I Todo o pessoal de inspeção, 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.</p> <p>Sugestão: 145.155 Requisitos para o pessoal de inspeção (d)-I Todo o pessoal de inspeção, se vinculado a uma organização de manutenção, deve ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme critério estabelecido pela ANAC.</p> <p>Justificativa: Conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas</p>	<p>Veja o comentário 150.</p>

<p>em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior.</p>	
<p>154- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.157 Pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço (a) Cada organização de manutenção certificada <u>localizada no Brasil</u> 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.</p> <p>Sugestão: 145.157 Pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço (a) Cada organização de manutenção certificada 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.</p> <p>Justificativa: Conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior.</p>	<p>Veja o comentário 150.</p>
<p>155- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.157 Pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço (c) Cada organização de manutenção certificada no Brasil deve assegurar que cada pessoa autorizada a aprovar um artigo para retorno ao serviço compreenda, leia e escreva no idioma português.</p> <p>Sugestão: 145.157 Pessoal autorizado para aprovar um artigo para retorno ao serviço (c) Cada organização de manutenção certificada pela ANAC deve assegurar que cada pessoa autorizada a aprovar um artigo para retorno ao serviço compreenda, leia e escreva no idioma português.;</p> <p>Justificativa: Não está claro se o termo “certificada no Brasil” refere-se a quaisquer oficinas certificadas pela ANAC ou somente aquelas localizadas no território nacional. Deve-se salientar que, conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior. Assim, o texto proposta pela Embraer torna mais clara a necessidade de um tratamento isonômico..</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude do comentário de modo a esclarecer que este requisito se aplica às organizações localizadas no Brasil ou que tenham a ANAC como autoridade primariamente responsável. Veja o comentário 151.</p>
<p>156- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item :</p>	<p>Atente-se para o fato de que este requisito trata de aeronaves registradas no</p>

<p>145.205 Execução de manutenção, manutenção preventiva ou alteração para detentor de certificado segundo os RBAC 121 e 135 e para empresa de transporte aéreo estrangeira ou pessoa que opera aeronave registrada no Brasil sob o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo</p> <p>(c) Cada organização de manutenção certificada que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração em uma aeronave registrada no Brasil operada segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve cumprir o programa de manutenção aprovado pela ANAC.</p> <p>Sugestão: 145.205 Execução de manutenção, manutenção preventiva ou alteração para detentor de certificado segundo os RBAC 121 e 135 e para empresa de transporte aéreo estrangeira ou pessoa que opera aeronave registrada no Brasil sob o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo</p> <p>(c) Cada organização de manutenção certificada que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração em uma aeronave registrada no Brasil operada segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, deve cumprir o programa de manutenção aprovado pela ANAC <u>ou conforme especificado pelo operador.</u></p> <p>Justificativa: A organização de manutenção pode também executar tarefas, dentro de sua especificação, por solicitação específica do operador, tarefas estas que podem ou não se parte do programa de manutenção aprovado pela ANAC para o operador.</p>	<p>Brasil, mas operadas por empresas estrangeiras.</p> <p>A ANAC é a autoridade responsável pela aeronavegabilidade dessa aeronave e portanto é necessário que a organização de manutenção cumpra com o programa de manutenção desse operador, aprovado pela ANAC.</p> <p>Uma organização que realiza um serviço que esteja descrito no programa de manutenção aprovado – PMA para o operador deve seguir o que está estabelecido nesse programa; não pode contrariá-lo. Assim, por exemplo, suponha uma tarefa prevista no PMA que requer inspeção de determinada área usando determinados acessos e auxílios conforme um determinado capítulo do AMM. Nesse caso, a ordem de serviço a ser usada pelos mecânicos deve estar coerente com o PMA, não pode seguir algo diferente, como procedimento de outro operador ou procedimento aprovado e desenvolvido pela oficina, com base na sua experiência.</p> <p>A ANAC considera que o texto do RBAC 145 proposto está adequado ao fim a que se destina.</p>
157- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	Comentário parcialmente aproveitado.
<p>Item : 145.213 Inspeção da manutenção, manutenção preventiva ou alteração</p> <p>(d) <u>Para uma organização de manutenção localizada no Brasil</u>, somente uma pessoa certificada por essa organização, detentora de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC, está autorizada a assinar a inspeção final e a liberação de manutenção.</p> <p>Sugestão: 145.213 Inspeção da manutenção, manutenção preventiva ou alteração</p> <p>(d) Somente uma pessoa certificada por essa organização, detentora de licença de mecânico de manutenção aeronáutica emitida pela ANAC, está autorizada a assinar a inspeção final e a liberação de manutenção.</p> <p>Justificativa: Conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior.</p>	<p>Veja o comentário 150.</p>
158- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	Comentário aproveitado
<p>Item : 145.221 Relatórios de dificuldade em serviço</p> <p>(a) Cada organização de manutenção certificada deve relatar à ANAC e ao detentor do projeto de tipo, projeto suplementar de tipo ou atestado de produto aeronáutico aprovado qualquer evento de falha séria, mau funcionamento, defeito e outros eventos definidos pela ANAC, em até 96 (noventa e seis) horas após a sua descoberta. O relatório</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude deste comentário.</p> <p>Definições de “evento sério” e “outros eventos definidos pela ANAC” poderão ser emitidas pela ANAC em material informativo, caso haja necessidade.</p>

<p>deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC.</p> <p>Sugestão: 145.221 Relatórios de dificuldade em serviço (a) Cada organização de manutenção certificada deve relatar à ANAC e ao detentor do projeto de tipo, projeto suplementar de tipo ou atestado de produto aeronáutico aprovado qualquer evento sério de falha, mau funcionamento ou defeito, bem como outros eventos definidos pela ANAC, em até 96 (noventa e seis) horas após a sua descoberta. O relatório deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC. Definir “evento sério” nos casos de falha, mau funcionamento ou defeito. Definir onde o detentor do certificado irá identificar os “outros eventos definidos pela ANAC”.</p> <p>Justificativa: Um provável engano na tradução fez com que o texto da proposta pela ANAC para esta seção divergisse do texto da FAA, criando uma situação inviável, uma vez que, a correção de mau funcionamentos e defeitos é a principal tarefa de uma oficina de manutenção. Assim, acreditamos que a intenção da ANAC é receber uma notificação apenas dos eventos considerados sérios. Não obstante, não existe uma definição do que é considerado um evento sério, devendo o termo ser definido pela ANAC em documento adequado.</p>	
159- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : A145.1 Cadastramento de Responsável Técnico (CREA) na ANAC Para que um Responsável Técnico, regularmente registrado pelo CREA da região da organização de manutenção à qual está vinculado, seja cadastrado na ANAC, ele deve possuir título – seja técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro – e atribuição profissional adequados à atividade desempenhada e apresentar: (g) comprovação de: (ii) pelo menos 3 (três) anos de experiência em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos.</p> <p>Sugestão: Remover o parágrafo A145.1 (g) (ii).</p> <p>Justificativa: O exercício da profissão de engenharia é regulamentada pelo CONFEA e, como tal, não está dentro das atribuições da ANAC conforme a Lei 11.182 de 2005. Desta forma a ANAC o RBAC não é um documento adequado para a definição da experiência necessária para cumprir o papel de RT.</p>	<p>A ANAC entende que o comentário não pretende questionar a importância evidente da experiência profissional, apenas a competência da ANAC para tratar do assunto, e portanto sua importância não será tratada nesta resposta. Quanto à competência da ANAC, o RBAC 145 não trata da atuação do responsável técnico, o que é de responsabilidade do Sistema CONFEA/CREA. A ANAC simplesmente aproveita a existência de um profissional já existente na instituição e estabelece requisitos para seu cadastramento na ANAC.</p>
160- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro	Comentário não aproveitado.
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (9)-I relação nominal do pessoal detentor de licença, incluindo o número da licença ANAC <u>ou da autoridade local</u>;</p>	<p>Veja o comentário 154.</p>

<p>Sugestão: 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (9)-I relação nominal do pessoal detentor de licença, incluindo o número da licença ANAC.</p> <p>Justificativa: Conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior.</p>	
<p>161- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado.</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (11)-I comprovação de posse do terreno onde será localizada a organização (escritura, contrato de arrendamento, cessão de área, etc.), devidamente registrada no cartório competente ou contrato de locação do local de instalação da organização, para organizações de manutenção <u>certificadas no Brasil</u>;</p> <p>Sugestão: 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (11)-I comprovação de posse do terreno onde será localizada a organização (escritura, contrato de arrendamento, cessão de área, etc.), devidamente registrada no cartório competente ou contrato de locação do local de instalação da organização, para organizações de manutenção <u>certificadas pela ANAC</u>;</p> <p>Justificativa: Não está claro se o termo “certificada no Brasil” refere-se a quaisquer oficinas certificadas pela ANAC ou somente aquelas localizadas no território nacional. Deve-se salientar que, conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior. Assim, o texto proposta pela Embraer torna mais clara a necessidade de um tratamento isonômico.</p>	<p>O texto do RBAC 145 foi alterado em virtude do comentário de modo a esclarecer que este requisito se aplica às organizações localizadas no Brasil.</p>
<p>162- Paulo Marcio Martins de Goes Monteiro</p>	<p>Comentário não aproveitado.</p>
<p>Item : 145.51 Requerimento para certificação (a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos: (13)-I <u>para organizações de manutenção localizadas no Brasil</u>, evidência de que ela está registrada no CREA da</p>	<p>Veja o comentário 141.</p>

região e possui ao menos um profissional aceito pelo CREA como seu responsável técnico com atribuição para manutenção de produtos aeronáuticos; e

Sugestão:

145.51 Requerimento para certificação

(a) Um requerimento para um certificado de organização de manutenção deve ser feito em um formato aceitável pela ANAC e deve incluir os seguintes documentos:

(13)-I evidência de que ela está registrada no CREA da região e possui ao menos um profissional aceito pelo CREA como seu responsável técnico com atribuição para manutenção de produtos aeronáuticos; e

Justificativa:

Conforme colocado em outros comentários da Embraer, qualquer tratamento diferenciado entre empresas localizadas em países estrangeiros e no Brasil fere diretamente o princípio constitucional da igualdade. Assim, não se justifica que haja requisitos a organizações localizadas no Brasil que não estejam refletidas para aquelas localizadas no exterior.

163- Flávio da Costa Portela

Comentário parcialmente aproveitado.

Item :

1) 145.3 Definições

Para a finalidade deste regulamento, aplicam-se as seguintes definições:

(a)-I Administrador Responsável – AR significa a pessoa designada pela organização de manutenção e aceita pela ANAC que estabelece e assegura a promoção da política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos, assegura que o pessoal da organização cumpra os RBAC e assegura que todas as operações sejam conduzidas sob este regulamento, assumindo a responsabilidade primária (accountability) pela organização de manutenção e tendo a autoridade financeira para garantir a destinação de recursos para essas finalidades.

2) 145.203 Trabalho executado em outra localidade

Cada organização de manutenção certificada pode temporariamente transportar, para um local diferente do seu endereço fixo, o material, equipamento e pessoal necessário para executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, incluindo serviços especializados, em um artigo para o qual ela está certificada se:

(a) o trabalho for necessário devido a uma circunstância especial, conforme determinado pela ANAC; ou

(b) for necessário executar tal trabalho de modo recorrente e o manual da organização de manutenção incluir os procedimentos para executá-lo.

3) 5.3 Cadastramento na ANAC

5.3.2 Tais requisitos adicionais, conforme estabelecido no RBAC 145, incluem entrega de:

e) Cópia da Certidão de Registro de Pessoa Jurídica – CRPJ emitido pelo CREA da região onde está localizada a sede da organização de manutenção, constando o tipo de atividade da empresa e o(s) nome(s) do(s) responsável(is) técnico(s) que assina(m) pela empresa;

4) O RBAC não aborda a execução de manutenção por parte de órgãos públicos. Já o RBHA 43.7 (b) (2) (i) (B) permite a tais órgãos cadastrar inspetor e aprovar o retorno ao serviço de aeronaves da administração pública após inspeções de até 100h. Propõe-se que as manutenções de linha descritas na minuta do RBAC 145.3 (d) possam

Este comentário aborda diferentes questões, como segue:

1) Quanto ao “Administrador Responsável”, o qual, na proposta final de RBAC 145, foi chamado de “Gestor Responsável – GR”, de organizações de manutenção de órgãos públicos

A autoridade financeira é um dos atributos essenciais para que o GR possa cumprir com suas funções.

O grau de liberdade que o GR terá poderá variar de caso a caso, principalmente em órgãos públicos, e o meio de cumprimento aceitável será definido pela ANAC.

Casos excepcionais poderão ser tratados por meio de Isenção, conforme o RBAC 11.

A ANAC considera que o texto do RBAC está compatível com o fim a que se destina.

2) Quanto ao trabalho executado em outra localidade por organizações de manutenção de órgãos públicos.

Veja o comentário 54.

3) Quanto ao Responsável Técnico de organizações de manutenção de órgãos públicos.

Mesmo no caso de organizações nas quais a manutenção de aeronaves seja atividade secundária, a existência de um responsável técnico para a atividade de manutenção é requerida conforme a Resolução CONFEA nº 336, de 27 de outubro de 1989. Portanto, a ANAC considera que o texto do RBAC 145 está adequado ao fim a que se destina.

também ser executadas por órgãos públicos dotados de mecânico credenciado como inspetor.

Sugestão:

1) 145.3 Definições

(a)-I Administrador Responsável – AR significa...

(1) Para órgãos públicos que possuam ou operem aeronaves próprias ou alugadas, sujeitos ao regramento da legislação de execução financeira e orçamentária federal, estadual ou distrital, poderá ser indicada pessoa distinta do AR, para a responsabilidade financeira acima descrita.

2) 145.203 Trabalho executado em outra localidade

(c) for necessário executar atendimento às aeronaves cujo proprietário ou operador seja órgão da Administração Pública direta ou indireta; e

(d) for necessário prestar atendimento emergencial às aeronaves engajadas em operações policiais, de busca e salvamento, atendimento às calamidades e a serviço da população brasileira, dos estados, territórios e do distrito federal.

Nota: Para os casos previstos nos itens (c) e (d) a organização de manutenção fica dispensada do pedido de autorização para execução dos serviços fora de sua base, bastando apenas comunicar a autoridade aeronáutica através de carta comunicado e incluir nos relatórios periódicos, conforme 145.221-I (a).

3) 5.3 Cadastramento na ANAC

5.3.2 Tais requisitos adicionais, conforme estabelecido no RBAC 145, incluem entrega de:

(e) (...)

(1) Os órgãos da Administração Pública estarão dispensados da apresentação do CRPJ, contudo deverão comprovar o registro junto ao CREA do(s) militar(es) de seu efetivo que exercerá(ão) as prerrogativas e obrigações do responsável técnico pela manutenção de aeronaves.

4) 145.7 Realização de manutenções de linha por parte de órgãos públicos

(a) Os órgãos públicos que sejam proprietários de aeronaves, desde que estas sejam empregadas na atividade policial, de defesa civil, busca e salvamento, atendimento pré-hospitalar, combate a incêndios, fiscalização ambiental, de trânsito e/ou tributária, poderão executar manutenção de linha em seus artigos desde que comprovem junto à ANAC os seguintes requisitos:

(1) Possuir no mínimo dois mecânicos e um inspetor, todos com habilitação em célula e motor, possuidores dos cursos dos motores e células nos quais pretendam executar tal manutenção;

(2) Possuir um aviônico com habilitação e possuidor dos cursos de aviônicos das aeronaves nas quais pretenda executar tal manutenção;

(3) Possuir manuais atualizados de manutenção de motor e célula das aeronaves nas quais pretenda executar tal manutenção, com a devida comprovação de assinatura para atualização;

(4) Possuir instalações que comportem de maneira segura e livre de contaminações os materiais e a própria aeronave que se deseja manter;

(5) Possuir ferramentas, devidamente calibradas quando o caso requerer, compatíveis com os níveis de serviço que pretende executar dentro dos itens descritos como manutenção de linha;

(6) Possuir autorização formal da ANAC para realizar tal manutenção, a qual será emitida mediante vistoria por parte do setor competente da ANAC, a fim de comprovar o cumprimento dos requisitos.

Justificativa:

4) Quanto à manutenção de linha por organizações de manutenção de órgãos públicos.

A manutenção realizada pelos operadores certificados sob os RBAC 121 e 135 está limitada até o nível de complexidade de manutenção de linha, sem requerer a certificação sob o RBAC 145.

Organizações de manutenção sob o RBAC 145, incluindo as de órgãos públicos, podem também ser certificadas para executar manutenção de linha. O comentário refere-se à manutenção realizada pelo operador. Portanto, seria melhor direcionado à audiência pública dos RBAC 43 e 91.

1) Entendemos que o caso se aplica com perfeição a empresas privadas, onde voar faz parte da missão principal da instituição é voar e onde o diretor financeiro também está concentrado na missão da empresa. No caso de órgãos públicos, notadamente os de segurança pública, o foco é a atuação em ocorrências de defesa civil, acidente, calamidades etc. A aeronave é apenas um dos diversos recursos a serem empregados para execução de suas missões. Por isso, na maioria dos casos, as despesas são centralizadas e quando são descentralizadas existem limites de gastos para a departamentos, seções ou unidades subordinadas. Desta forma a atribuição da função de AR a uma mesma pessoa pode fazer recair responsabilidade excessiva sobre alguém que desconhece por completo a realidade de um órgão de aviação. No texto da proposta da IS 145.151-001 (fim da página 6) cita-se uma resolução do CONFEA que fixa que o profissional que se incumbir de atividades para as quais não detenha conhecimento técnico suficiente, ainda que legalmente detenha a autorização para tal, deverá ser imediatamente autuado pelo CREA. Fazendo um paralelo com os órgãos públicos, poderíamos inviabilizar a homologação de uma oficina. O caso poderia ser resolvido pela divisão da figura do AR em um responsável técnico e um responsável financeiro.

2) Os órgãos públicos, notadamente aqueles que se prestam a realizar ações de segurança pública e defesa civil, estão incumbidos de atender a população e casos e eventos que requerem atuação imediata, sob pena de agravar o estado de saúde em que se encontram. A manutenção das aeronaves operadas por tais órgãos, via de regra é conduzida por empresas contratadas por meio de rito licitatório o que, muitas vezes ocasiona a celebração de contratos com empresas sediadas fora da unidade da federação em que o equipamento é operado, seja por conta da licitação propriamente dita, seja por não haver uma ramificação na prestação do serviço de manutenção ao longo do país. Desta forma, se um órgão de segurança que possui contrato celebrado com empresa sediada em outro estado, tiver uma aeronave indisponibilizada por conta de pane (evento não previsto), se vê obrigada a recusar ou reduzir sua capacidade de atendimento, no aguardo da emissão de autorização do órgão regulador para deslocar equipe técnica com o objetivo de corrigir a falha e retornar a aeronave ao voo.

Tendo em conta que, caso a empresa tenha descrito em seus manuais a rotina em que as manutenções realizadas em outra localidade sejam conduzidas, entendemos que o risco se encontraria gerenciado de maneira a permitir a atuação antecipada, sendo tal informação repassada posteriormente em relatório ao setor competente da ANAC.

3) Os órgãos públicos não exercem atividade com fins lucrativos, nem tampouco destinam-se exclusivamente à atividade aérea. Eles apenas usam as aeronaves como uma entre tantas ferramentas destinadas ao cumprimento de suas missões. Portanto é inaplicável a exigência de CRPJ, dado que haveria não só incompatibilidade entre as atividades principais e a manutenção de aeronaves, como também tratamento de entidades que funcionam em regime totalmente diverso, uma no exclusivo interesse público, e outra na busca de objetivos típicos do setor privado, a exemplo do lucro.

4) O RBHA 43 permite ao operador de aeronaves da Administração Pública que tenham inspetor cadastrado, aprovar o retorno ao serviço de artigo após inspeção de 100 horas. As inspeções de 100 horas são, na maioria dos casos as inspeções básicas das aeronaves. Com o passar do tempo e com a maior confiabilidade dos produtos aeronáuticos, o intervalo entre inspeções passou a ser maior. Cita-se como exemplo helicópteros EC 135 e EC 145, as quais tem suas inspeções básicas vencendo a cada 400 horas. Para o modelo EC 135 existem inspeções de motor a cada 200h que se limitam a conferência visual dos detectores de limalha. No caso dos esquitos as antigas inspeções de 100 horas, pela última revisão do manual de manutenção, passaram a ser executadas a cada 150h. Observa-se portanto que o conceito de simplicidade não mais pode ser atrelado à quantidade de horas voadas para fins de efetuar uma determinada inspeção. Deve-se portanto atualizar o regimento em função da evolução dos produtos, artigos e aeronaves. O que se pretende é permitir ao operador público executar as inspeções básicas que estejam compatíveis em termos de complexidade com os itens contidos no item 145.3 (d) da proposta do RBAC 145 ora em consulta

pública. Obviamente que tal autorização seria concedida mediante comprovação da capacidade do órgão solicitante em executar com segurança as tarefas listadas.	
164- Raquel Deorsola Sacramento	Comentário não aproveitado.
<p>Item : Item 145.151.</p> <p>Sugestão: Adicionar ao Item 145.151 Requisito de pessoal (f) no caso de organização de manutenção localizada no Brasil que tenha intenção de indicar mais de um RT vinculado a ela, deverão ser observadas as seguintes premissas: (1) todos os profissionais indicados pela organização de manutenção como passíveis de designação como RT deverão ser cadastrados na ANAC de acordo com os requisitos do Apêndice A do RBAC 145; (2) para cada categoria e classe só poderá haver um RT designado por vez. Esta designação deverá ser notificada à ANAC; (3) o RT designado deverá assumir todas as responsabilidades inerentes ao cargo no período em que estiver designado; (4) a organização de manutenção poderá alterar automaticamente o profissional designado como RT por um dos profissionais previamente cadastrados, mediante a notificação à ANAC.</p> <p>Justificativa: Um processo de pré-aprovação de responsáveis técnicos poderia agilizar um processo de alteração ou substituição do responsável técnico.</p>	<p>Conforme o parágrafo 145.151(a)-I, a organização deve indicar “pelo menos um” RT para ser cadastrado na ANAC. Nada impede que outros RT sejam também cadastrados. O detalhamento do cadastramento poderá ser incluído em material informativo, se a ANAC julgar necessário.</p>
FIM DAS CONTRIBUIÇÕES	