

RBAC 119 EMD02	14 CFR Part 119 EMD119-18 FAA	RBAC 119 PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<b>119.47 – Base principal de operações e base principal de manutenção. Mudança de endereço</b>	<b>§119.47 Maintaining a principal base of operations, main operations base, and main maintenance base; change of address.</b>	<b>119.47 – Base principal de operações e base principal de manutenção. Mudança de endereço</b>	Sem alterações
(a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, e uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferentes.	(a) Each certificate holder must maintain a principal base of operations. Each certificate holder may also establish a main operations base and a main maintenance base which may be located at either the same location as the principal base of operations or at separate locations.	(a) Cada detentor de certificado deve possuir uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferentes.	Trata-se de ajuste de sintaxe. O trecho contém incorreções gramaticais que dificultam a compreensão da norma. No parágrafo (a), inseriu-se vírgula após "base principal de manutenção", pois a oração subordinada que segue o termo é explicativa, e não restritiva; e eliminou-se a redundante conjunção "e".
(b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.	(b) At least 30 days before it proposes to establish or change the location of its principal base of operations, its main operations base, or its main maintenance base, a certificate holder must provide written notification to its certificate-holding district office.	(b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.	Retirou-se o termo redundante "de sua".
<b>119.51 - Emendas às especificações operativas</b>	<b>§119.51 Amending operations specifications.</b>	<b>119.51 - Emendas às especificações operativas</b>	Sem alterações
a) A ANAC pode emendar qualquer especificação operativa emitida segundo esta subparte se:	(a) The Administrator may amend any operations specifications issued under this part if—	(a) A ANAC pode emendar qualquer especificação operativa emitida segundo esta subparte se:	Incluiu-se o sinal de parêntese que antecede a letra minúscula "a", que identifica o primeiro parágrafo. Mantém-se, assim, a uniformidade requerida na alínea a do inciso IX do artigo 8º da Instrução Normativa nº 15 de 2008.
<b>119.53 – Arrendamento de aeronaves com tripulação ("Wet leasing") e outros arranjos para transporte aéreo</b>	<b>§119.53 Wet leasing of aircraft and other arrangements for transportation by air.</b>	<b>119.53 – Arrendamento de aeronaves com tripulação ("Wet leasing") e outros arranjos para transporte aéreo</b>	Sem alterações
(a) A menos que, de outra forma autorizado pela ANAC, um detentor de certificado emitido segundo este regulamento antes de colocar em vigor um contrato de "wet leasing" pelo qual ele deve ceder uma aeronave com tripulação para outro detentor de certificado emitido segundo este regulamento, ambos autorizados a conduzir operações de transporte aéreo público segundo um mesmo RBAC, deve prover à ANAC uma cópia do contrato de "wet leasing" a ser executado, pelo qual ele (arrendador) entregará a aeronave com tripulação a outra pessoa (arrendatário).	(a) Unless otherwise authorized by the Administrator, prior to conducting operations involving a wet lease, each certificate holder under this part authorized to conduct common carriage operations under this subchapter shall provide the Administrator with a copy of the wet lease to be executed which would lease the aircraft to any other person engaged in common carriage operations under this subchapter, including foreign air carriers, or to any other foreign person engaged in common carriage wholly outside the United States.	a) A menos que de outra forma autorizada pela ANAC, um detentor de certificado emitido segundo este regulamento antes de colocar em vigor um contrato de "wet leasing" pelo qual ele deve ceder uma aeronave com tripulação para outro detentor de certificado emitido segundo este regulamento, ambos autorizados a conduzir operações de transporte aéreo público segundo um mesmo RBAC, deve prover à ANAC uma cópia do contrato de "wet leasing" a ser executado, pelo qual ele (arrendador) entregará a aeronave com tripulação a outra pessoa (arrendatário).	O trecho contém incorreções gramaticais que dificultam a compreensão da norma. Mudança de concordância do participio "autorizada" e retirada da primeira vírgula do primeiro período.
(b) Nenhum detentor de certificado emitido segundo este regulamento pode efetuar contratos de "wet leasing" (como arrendatário) de uma empresa aérea estrangeira ou de qualquer outra pessoa estrangeira ou, ainda, de qualquer pessoa não autorizada a engajar-se em serviços de transporte aéreo público (como arrendador).	(b) No certificate holder under this part may wet lease from a foreign air carrier or any other foreign person or any person not authorized to engage in common carriage.	(b) Nenhum detentor de certificado emitido segundo este regulamento pode efetuar contratos de "wet leasing" (como arrendatário) com uma empresa aérea estrangeira ou com qualquer outra pessoa estrangeira ou, ainda, com qualquer pessoa não autorizada a engajar-se em serviços de transporte aéreo público (como arrendador).	O trecho contém incorreções gramaticais que dificultam a compreensão da norma. Alterou-se a regência do substantivo "contrato", trocando "de" por "com".
<b>119.67 - Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 121</b>	<b>§119.67 Management personnel: Qualifications for operations conducted under part 121 of this chapter.</b>	<b>119.67 - Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 121</b>	
(d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve:	(c) To serve as Director of Maintenance under §119.65(a) a person must—	(d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve:	Sem alterações
(1) ser engenheiro aeronáutico registrado junto ao CREA/CONFEA ou ser engenheiro mecânico registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer atividades de direção de serviços técnicos referentes a aeronaves, seus sistemas, seus equipamentos e seus serviços afins e correlatos.	(1) Hold a mechanic certificate with airframe and powerplant ratings;	(1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) e engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;	1) Harmonização com sistema CREA/CONFEA que não exige gradação de competência profissional ou funcional para a função de responsável técnico ou diretor de manutenção, independente do porte e da complexidade das aeronaves. Considerando que as empresas aéreas realizam apenas manutenção de linha e que a manutenção em OM 145 é mais complexa, sendo que o RBAC 145 permite que técnicos e tecnólogos ocupem a função de RT, propõe-se harmonização com o A145.1 do RBAC 145.  2) Harmonização dos requisitos de DM entre empresas 121 e 135 e RT do RBAC 145. A exemplo da FAA, isso permitirá que uma empresa 135 que se torne 121 não tenha que substituir seu atual DM apenas devido à sua gradação, desde que atenda aos demais requisitos. Ainda permitirá que empresas 121 de pequeno porte utilizem o DM como RT caso a empresa se certifique como OM 145 e demonstre que o acúmulo de funções não prejudica o desempenho das atividades.  3) Alterados os requisitos sobre atribuições do CREA/CONFEA e harmonizado com A145.1 do RBAC 145. As resoluções do CONFEA dão abertura para que os CREA Regionais estabeleçam seus próprios critérios para alguns procedimentos o que resulta em despadronização da forma de registro das atribuições profissionais e dificilmente são escritas da mesma forma como está no RBAC. Tal proposta irá eliminar os frequentes problemas da Superintendência de Aeronavegabilidade-SAR na análise da documentação para DM e reduzir os pedidos de isenção. Será detalhada a forma de cumprimento em IS.  4) Harmonização com 119.335(c) do LAR 119, requer engenheiro aeronáutico ou qualificação técnica equivalente.
	(2) Have 1 year of experience in a position responsible for returning airplanes to service;	(2) ter 1 (um) ano de experiência em supervisão, com autoridade administrativa, de serviços de manutenção ou modificações em aviões;	1) Eliminar atual incoerência e desproporcionalidade no regulamento que exige experiência gerencial apenas de tecnólogos e técnicos em empresas 135. A FAA apenas exige para 121, por considerar que tal exigência penalizaria as atuais pequenas empresas 135 e as futuras entrantes.  2) Harmonização com DOC 9760 ICAO , Part IV - 2.3.2.3. Recomenda ter na estrutura gerencial dos operadores aéreos um Gerente de Manutenção com experiência gerencial relevante.  3) Harmonização com 119.67(c)(3) Part 119 FAA;  4) Harmonização com 119.335(c) do LAR 119, requer experiência em postos de responsabilidade.  5) A exemplo de quando a FAA implementou esta regra de experiência, propõe-se que os operadores solicitem autorizações à GGAC, conforme 119.67(f), na eventualidade de futuros candidatos a DM apresentarem experiência comparável.
	(3) Have at least 1 year of experience in a supervisory capacity under either paragraph (c)(4)(i) or (c)(4)(ii) of this section maintaining the same category and class of airplane as the certificate holder uses; and		
	(4) Have 3 years experience within the past 6 years in one or a combination of the following—  (i) Maintaining large airplanes with 10 or more passenger seats, including at the time of appointment as Director of Maintenance, experience in maintaining the same category and class of airplane as the certificate holder uses; or  (ii) Repairing airplanes in a certificated airframe repair station that is rated to maintain airplanes in the same category and class of airplane as the certificate holder uses.	(3) ter 3 (três) anos de experiência dentro dos últimos 6 (seis) anos em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos;	1) Eliminar a falta de razoabilidade e proporcionalidade existente nos requisitos entre empresas aéreas 121 e 135, onde não se exige experiência para engenheiros, mas apenas para tecnólogos e técnicos. Tal como no RBAC 145, não se propôs experiência na mesma categoria e classe dos aviões operados pela empresa, como exige a FAA, por se entender que tal exigência agravaria as dificuldades das empresas, principalmente as que se encontram fora do centro econômico do país, em atender tal requisito e contratar esse tipo de profissional. Optou-se por requerer experiência mínima na área de manutenção, além de familiarização conforme proposta 119.67(d)(4), a exemplo do é requerido no RBAC 145.  2) Harmonização com 119.67(c)(4) Part 119 FAA, permitindo experiência recente nos últimos 6 anos, não penalizando o regulado em caso de períodos em que esteve desempregado.  3) Harmonização com A145.1(g)(ii) do RBAC 145.  4) A exemplo de quando o FAA implementou esta regra de experiência, propõe-se que os operadores solicitem autorizações à GGAC, conforme 119.67(f), na eventualidade de futuros candidatos a DM apresentarem experiência comparável.

RBAC 119 EMD02	14 CFR Part 119 EMD119-18 FAA	RBAC 119 PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
-	-	(4) ter realizado curso em um dos aviões de maior categoria de certificação de tipo e motorização operados pelo detentor de certificado ou ter experiência prática em atividades de manutenção em aviões de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operados pelo detentor de certificado; e	1) Substituição do "curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada" que não existe. 2) Harmonização com A.145.1(g)(i) do RBAC 145.
(2) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.	-	(5) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.	Renumeração. Mesmo texto do atual 119.67(d)(2).
(e) Para atuar como Inspetor Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve:	(d) To serve as Chief Inspector under §119.65(a) a person must—	(e) Para atuar como Inspetor Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve:	Sem alterações
(1) ser habilitado como em (d)(1), ou:	(1) Hold a mechanic certificate with both airframe and powerplant ratings, and have held these ratings for at least 3 years;	(1) ser habilitado como em (d)(1) e ter 3 (três) anos dentro dos últimos 6 (seis) anos de experiência no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos para um detentor de certificado ou organização de manutenção aeronáutica; ou:	1) Assunto incluído no escopo da Agenda Regulatória devido aos recentes pedidos de isenção para Inspetor Chefe. 2) Estendeu-se a exigência de experiência para engenheiros, o que era requerido apenas para MMA e tecnólogos. 3) O requisito em vigor é mais restritivo que na FAA por requerer "experiência contínua", porém permite que um profissional que ficou por vários anos sem trabalhar em atividades de manutenção ocupe este cargo, sendo provável que o profissional não esteja familiarizado com avanços e melhorias do setor aéreo dos últimos anos. Analisando-se os Manuais Gerais de Manutenção (MGM) encaminhados à ANAC pelas empresas aéreas, verifica-se que, em alguns casos, o Inspetor Chefe desempenha funções similares ao de Diretor de Manutenção, tendo autoridade equivalente na decisão de determinados assuntos. Assim, propõe-se alterar o requisito de "experiência contínua" por "experiência recente" para padronizar com o proposto nas demais seções para DM. Não foram encontradas justificativas da diferenciação feita pela FAA entre a experiência para IC e DM (texto já estava presente no Part 121 antes de 1995) e nem do atual texto do RBAC 119, oriundo do DAC. 4) Incluso "com 10 ou mais assentos" para aceitação de experiência com aviões de empresas 135, alinhando com o requisito equivalente da FAA. 5) Substituído "empresa de manutenção aeronáutica" por "organização de manutenção aeronáutica" conforme RBAC 145.
(i) mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos células e grupo motopropulsor, há pelo menos 3 anos contínuos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões, dos quais pelo menos 1 ano como inspetor de manutenção ou de aeronavegabilidade;	(2) Have at least 3 years of maintenance experience on different types of large airplanes with 10 or more passenger seats with an air carrier or certificated repair station, 1 year of which must have been as maintenance inspector; and	(i) ser mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos células e grupo motopropulsor, há pelo menos 3 anos dentro dos últimos 6 (seis) anos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões com 10 ou mais assentos, dos quais pelo menos 1 ano como inspetor de manutenção ou de aeronavegabilidade;	1) Incluso "com 10 ou mais assentos" para aceitação de experiência com aviões de empresas 135, alinhando com o requisito equivalente da FAA. 2) Quanto à experiência, ver justificativa acima.
(ii) técnico de nível superior registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, há pelo menos 3 anos contínuos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões para um detentor de certificado ou empresa de manutenção aeronáutica;	-	-	-
(2) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.	-	(2) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.	Sem alterações
-	(3) Have at least 1 year of experience in a supervisory capacity maintaining the same category and class of aircraft as the certificate holder uses.	-	1) Baseado nos recentes pedidos de isenção, conclui-se que a inclusão deste requisito da FAA, agravaria as dificuldades das empresas, principalmente as que se encontram fora do centro econômico do país, em contratar este tipo de profissional para Inspetor Chefe. Também afetaria as empresas 135 que farão upgrade para 121 e já tem que contratar um profissional a mais para ocupar este cargo não exigido para empresas 135. 2) Optou-se por priorizar a experiência técnica recente do profissional, como proposta em 119.67(e), com possibilidade de autorizações aos que possuem experiência comparável através do 119.67(f).
(f) Um detentor de certificado pode requerer um desvio para empregar um a pessoa que não atende o previsto nesta seção desde que o escritório de certificação competente julgue que esta pessoa possui uma experiência comparável de acordo com os requisitos deste RBAC e do Manual Geral de Operações do detentor do certificado. Qualquer desvio deferido de acordo com este parágrafo deve levar em conta o tamanho e abrangência das operações e qualificação do pessoal técnico do detentor do certificado. Qualquer desvio deferido como previsto neste parágrafo pode ser cancelado pelo escritório de certificação competente a qualquer tempo	(e) A certificate holder may request a deviation to employ a person who does not meet the appropriate airman experience, managerial experience, or supervisory experience requirements of this section if the Manager of the Air Transportation Division, AFS-200, or the Manager of the Aircraft Maintenance Division, AFS-300, as appropriate, finds that the person has comparable experience, and can effectively perform the functions associated with the position in accordance with the requirements of this chapter and the procedures outlined in the certificate holder's manual. Grants of deviation under this paragraph may be granted after consideration of the size and scope of the operation and the qualifications of the intended personnel. The Administrator may, at any time, terminate any grant of deviation authority issued under this paragraph.	(f) Um detentor de certificado pode requerer autorização da ANAC para empregar uma pessoa que não atende aos requisitos de experiência previstos nesta seção, e a ANAC autorizará se julgar que esta pessoa possui uma experiência comparável e pode efetivamente desempenhar as funções de acordo com os requisitos deste RBAC e dos manuais do detentor do certificado. Qualquer autorização deferida de acordo com este parágrafo levará em conta o tamanho e abrangência das operações, bem como a qualificação do pessoal técnico do detentor do certificado. Qualquer autorização deferida como previsto neste parágrafo pode ser revogada pela ANAC a qualquer tempo.	1) Alterado o termo "desvio" para "autorização", conforme Despacho GTNO/GNOS SEI/0610480. 2) O texto alterado para que o dispositivo seja aplicado somente nos casos em que uma experiência comparável é aceita em troca de uma experiência exigida. O problema atual é que o requisito também permite que a experiência comparável substitua uma formação requerida. 3) Harmonização com 119.67(e) Part 119 FAA; 4) Substituído "escritório de certificação competente" por "ANAC", pois a terminologia atual não reflete a atual estrutura da ANAC. Será explicado em Nota Técnica, que o termo "ANAC", neste contexto, se refere a unidade administrativa da ANAC que possui a competência, dada pelo regimento interno e portaria de delegação, de realizar tal atividade, no caso GGAC e GTAR regionais, a exemplo do que já ocorre com outros regulamentos, assim se evitará que se interprete que apenas a Diretoria da ANAC poderá conceder a autorização. 5) Substituído "Manual Geral de Operações" por "manuais" para evitar interpretações de que não se aplica ao pessoal de manutenção pois o MGO não traz as funções destes. Este parágrafo (f) se aplica a toda a seção 119.67, incluindo as pessoas ligadas ao grupo de operações e de manutenção.
<b>119.71 - Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 135</b>	<b>§119.71 Management personnel: Qualifications for operations conducted under part 135 of this chapter.</b>	<b>119.71 - Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 135</b>	Sem alterações
(e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, segundo 119.69(a), uma pessoa deve:	(e) To serve as Director of Maintenance under §119.69(a) a person must hold a mechanic certificate with airframe and powerplant ratings and either:	(e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, segundo 119.69(a), uma pessoa deve:	Sem alterações

RBAC 119 EMD02	14 CFR Part 119 EMD119-18 FAA	RBAC 119 PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>(1) no caso de empresas que operam: aviões com PMD maior do que 5670 kg e com configuração para passageiros com mais de dezenove assentos ou helicópteros com PMD maior do que 2730 kg e configuração para passageiros com mais de nove assentos;</p> <p>(i) ser engenheiro aeronáutico registrado junto ao CREA/CONFEA; ou</p> <p>(ii) ser engenheiro mecânico registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer atividades de direção de serviços técnicos referentes a aeronaves, seus sistemas, seus equipamentos e seus serviços afins e correlatos.</p>	<p>(1) Have 3 years of experience within the past 6 years maintaining aircraft as a certificated mechanic, including, at the time of appointment as Director of Maintenance, experience in maintaining the same category and class of aircraft as the certificate holder uses; or</p>	<p>(1) possuir título de técnico industrial ou técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro e ser registrado junto ao CREA/CONFEA com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;</p>	<p>1) Harmonização com sistema CREA/CONFEA que não exige graduação de competência profissional ou funcional para a função de responsável técnico ou diretor de manutenção, independente do porte e da complexidade das aeronaves. Temos recebido muitos pedidos de isenção neste sentido sendo que a área técnica tem concordado com o pleito das empresas, como por exemplo, processos 60800.027621/2009-93 e 00066.033941/2016-31. Considerando que as empresas aéreas realizam apenas manutenção de linha e que a manutenção em OM 145 é mais complexa, sendo que o RBAC 145 permite que técnicos e tecnólogos ocupem a função de RT, propomos harmonização com o A145.1 do RBAC 145.</p> <p>2) Harmonização dos requisitos de DM entre empresas 121 e 135 e RT do RBAC 145. A exemplo da FAA, isso permitirá que uma empresa 135 que se torne 121 não tenha que substituir seu atual DM apenas devido à sua graduação, desde que atenda aos demais requisitos. Ainda permitirá que empresas 135 utilizem o DM como RT caso a empresa se certifique como OM 145 e demonstre que o acúmulo de funções não prejudica o desempenho das atividades.</p> <p>3) Alterados os requisitos sobre atribuições do CREA/CONFEA e harmonizado com A145.1 do RBAC 145. As resoluções do CONFEA dão abertura para que os CREA Regionais estabeleçam seus próprios critérios para alguns procedimentos o que resulta em despadronização da forma de registro das atribuições profissionais e dificilmente são escritos da mesma forma como está no RBAC. Tal proposta irá eliminar os frequentes problemas da SAR na análise da documentação para DM e reduzir os pedidos de isenção. Poderá ser detalhada a forma de cumprimento em IS.</p> <p>4) Harmonização com 119.345(e) do LAR 119, requer engenheiro aeronáutico ou qualificação técnica equivalente.</p>
<p>(2) no caso de empresas que operam: aviões com PMD maior do que 5670 kg e com configuração para passageiros com dezenove ou menos assentos ou helicópteros com PMD maior do que 2730 kg e configuração para passageiros com nove ou menos assentos;</p> <p>(i) as opções (1)(i) ou (1)(ii) acima; ou</p> <p>(ii) ser registrado junto ao CREA/CONFEA como técnico de grau médio para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, desde que seja também engenheiro mecânico registrado junto ao CREA e tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada; ou</p> <p>(iii) ser um técnico de nível superior registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e tenha, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, a seguinte experiência nos últimos 24 meses:</p> <p>(A) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação;</p> <p>(B) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos;</p> <p>(C) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves; ou</p> <p>(D) ter estado engajado em qualquer combinação das atividades requeridas por (2)(iii)(A), (B) ou (C)</p>	<p>(2) Have 3 years of experience within the past 6 years repairing aircraft in a certificated airframe repair station, including 1 year in the capacity of approving aircraft for return to service.</p>	<p>(2) ter 3 (três) anos de experiência dentro dos últimos 6 (seis) anos em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos;</p>	<p>1) Eliminar a falta de razoabilidade e proporcionalidade existente nos requisitos entre empresas aéreas 121 e 135, onde não se exige experiência para engenheiros, mas apenas para tecnólogos e técnicos.</p> <p>2) Remoção da exigência de experiência gerencial para empresas 135. A FAA apenas exige esta experiência para 121, por considerar que tal exigência penalizaria as atuais pequenas empresas 135 e as futuras entrantes.</p> <p>3) Harmonização com 119.71(e)(1) Part 119 FAA, permitindo experiência recente nos últimos 6 anos, não penalizando o regulado em caso de períodos em que esteve desempregado.</p> <p>4) Harmonização com A145.1(g)(ii) do RBAC 145.</p> <p>5) A exemplo de quando a FAA implementou esta regra de experiência, propõe-se que os operadores solicitem autorizações à GGAC, conforme 119.71(f), na eventualidade de futuros candidatos a DM apresentarem experiência comparável.</p>
<p>(3) no caso de empresas que operam: aviões com PMD menor ou igual a 5670 kg ou helicópteros com PMD menor ou igual a 2730 kg</p> <p>(i) as opções (2)(i), (2)(ii) ou 2(iii) acima; ou</p> <p><i>(Redação dada pela Resolução nº 307, de 06.03.14)</i></p> <p>(ii) ser registrado junto ao CREA/CONFEA como técnico de grau médio para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e tenha, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, a seguinte experiência nos últimos 24 meses:</p> <p>(A) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação;</p> <p>(B) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos;</p> <p>(C) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves; ou</p> <p>(D) ter estado engajado em qualquer combinação das atividades requeridas por (3)(ii)(A), (B) e (C) deste parágrafo; e</p> <p>(E) ter executado essas funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa.</p>		<p>(4) ter realizado curso em uma das aeronaves de maior categoria de certificação de tipo e motorização operados pelo detentor de certificado ou ter experiência prática em atividades de manutenção em aeronaves de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operados pelo detentor de certificado;</p>	<p>1) Substituição do "curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada" que não existe.</p> <p>2) Harmonização com A145.1(g)(i) do RBAC 145 pelos motivos expostos em 119.71(e)(1). Isso também garantiria que o DM tenha conhecimento específico no tipo de aeronave operada pela empresa a exemplo do requerido pela FAA.</p>
		<p>(4) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações; e</p>	<p>1) Requisito incluso para harmonização com o atual 119.67(d)(2)</p>
-	-	<p>(5) Demonstrar à ANAC que há compatibilização de tempo e área de atuação para atuar em mais de uma empresa.</p>	<p>1) Incluída previsão para se evitar que o mesmo profissional atue em diversas empresas o que pode ser incompatível com as atividades a serem desempenhadas. Critérios poderão ser melhor definidos na IS, por exemplo, detalhando que o profissional envie à ANAC horário de trabalho em cada empresa.</p>

RBAC 119 EMD02	14 CFR Part 119 EMD119-18 FAA	RBAC 119 PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
	<p>(f) A certificate holder may request a deviation to employ a person who does not meet the appropriate airmen experience requirements, managerial experience requirements, or supervisory experience requirements of this section if the Manager of the Air Transportation Division, AFS-200, or the Manager of the Aircraft Maintenance Division, AFS-300, as appropriate, find that the person has comparable experience, and can effectively perform the functions associated with the position in accordance with the requirements of this chapter and the procedures outlined in the certificate holder's manual. The Administrator may, at any time, terminate any grant of deviation authority issued under this paragraph.</p>	<p>(f) Um detentor de certificado pode requerer autorização da ANAC para empregar uma pessoa que não atende aos requisitos de experiência previstos nesta seção, e a ANAC autorizará se julgar que esta pessoa possui uma experiência comparável e pode efetivamente desempenhar as funções de acordo com os requisitos deste RBAC e dos manuais do detentor do certificado. Qualquer autorização deferida de acordo com este parágrafo levará em conta o tamanho e abrangência das operações, bem como a qualificação do pessoal técnico do detentor do certificado. Qualquer autorização deferida como previsto neste parágrafo pode ser revogada pela ANAC a qualquer tempo.</p>	<p>1) Harmonização com 119.71(f) Part 119 FAA. Propõe-se incluir este requisito na seção 119.71, igual ao proposto em 119.67(f), visto que atualmente já há esta previsão para as empresas 121 sendo incoerente que não se aplique também às empresas 135 que possuem menor estrutura.</p> <p>2) Demais informações, ver justificativa para a proposta 119.67(f).</p>