



## **Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 09/2018**

Propostas de emenda aos Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

### **48 contribuições**

Nota: A numeração das contribuições foi dada eletronicamente pelo sistema de Audiências Públicas da ANAC, identificando-as de forma única. As contribuições foram ordenadas por documento e item afetados e, portanto, não se encontram em ordem sequencial.

**Setembro/2018**

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

Nº	ORIGEM/CONTRIBUIÇÃO	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
	<p><b>Contribuinte:</b> PHILIP ERIC HAEGLER  <b>Organização:</b> Pessoa física  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Pessoa física</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
3749	<p><b>Documento:</b> Minuta de Compêndio de Elementos de Fiscalização - RBAC 43  <b>Item:</b> Compêndio de Elementos de Fiscalização  <b>Tipo de Contribuição:</b></p> <p><b>Contribuição:</b>  Na qualidade de proprietário de um helicóptero EC130 (PR-AHH), bem como representando o desejo de 2 outros proprietários de EC130 (PR-NIS e PR-SHF), gostaria que a ANAC seguisse o que já é aceito pelo fabricante Eurocopter, e pelos órgãos reguladores de aviação civil FAA e EASA, onde "inspeções visuais possam ser realizadas por piloto ou mecânico com curso da aeronave". Hoje em dia, somente "oficinas" podem assinar "diretrizes de aeronavegabilidade", que nada mais são do que uma inspeção visual. Isso além de acarretar um custo adicional para o proprietário, na prática pode ser inviável se considerarmos que nem todo helicóptero/operador/missão, é baseado num grande centro e perto de uma oficina mecânica.</p> <p><b>Justificativa:</b>  Na qualidade de proprietário de um helicóptero EC130 (PR-AHH), bem como representando o desejo de 2 outros proprietários de EC130 (PR-NIS e PR-SHF), gostaria que a ANAC seguisse o que já é aceito pelo fabricante Eurocopter, e pelos órgãos reguladores de aviação civil FAA e EASA, onde "inspeções visuais possam ser realizadas por piloto ou mecânico com curso da aeronave". Hoje em dia, somente "oficinas" podem assinar "diretrizes de aeronavegabilidade", que nada mais são do que uma inspeção visual. Isso além de acarretar um custo adicional para o proprietário, na prática pode ser inviável se considerarmos que nem todo helicóptero/operador/missão, é baseado num grande centro e perto de uma oficina mecânica.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>Esta contribuição foi originalmente recebida no âmbito da Audiência Pública nº 07/2018, quando outras alterações no RBAC 43 foram submetidas para contribuições da sociedade. Contudo, por fazer parte deste tema normativo, a contribuição foi analisada no âmbito da Audiência Pública nº 09/2018.</p> <p>A respeito da contribuição para que pilotos possam cumprir ações requeridas por diretrizes de aeronavegabilidade, a contribuição foi parcialmente aproveitada. A minuta do RBAC 43 submetida para Audiência Pública possui o novo parágrafo A43.1(c)(32)-I no Apêndice A, o qual permite que o piloto cumpra ações previstas em diretrizes de aeronavegabilidade somente se a diretriz mencionar explicitamente que tais ações podem ser cumpridas por piloto. É importante enfatizar que diretrizes de aeronavegabilidade são prescrições que se aplicam à aeronave, motores, hélices e equipamentos (RBAC 39, seção 39.3), e especificam inspeções e/ou modificações que devem ser feitas, condições e/ou limitações que devem ser observadas e quaisquer outras ações necessárias para resolver uma condição insegura (RBAC 39, seção 39.11). Esse conjunto de ações não se resume a inspeções visuais, podendo abranger modificações complexas. Mesmo inspeções visuais podem variar significativamente em termos de complexidade e conhecimento necessário para determinar se a aeronave, motor, hélice ou equipamento encontram-se aeronavegáveis, sendo que a maioria delas somente pode ser realizada por um mecânico de manutenção aeronáutica capacitado. Dessa forma, o requisito foi editado de forma a permitir que o piloto realize somente aquelas ações que já foram previamente avaliadas pela autoridade de aviação civil emissora da diretriz como passíveis de realização pelo piloto.</p> <p>A respeito da contribuição para o mecânico de manutenção aeronáutica não vinculado a uma organização de manutenção possa cumprir ações requeridas por diretrizes de aeronavegabilidade, tal aspecto não está coberto neste tema normativo. Contudo, ressalta-se que a IS 39-001B prevê que mecânicos de manutenção aeronáutica não vinculados a uma organização de manutenção possam realizar ações requeridas por diretrizes de aeronavegabilidade, <u>sob as condições ali especificadas</u>, em:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• aeronaves aeroagrícolas empregadas por detentor de Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido segundo o RBAC 137;</li> <li>• aeronaves empregadas por empresas que realizam Serviços Aéreos Especializados (SAE) operando sob as regras do RBHA 91;</li> <li>• aeronaves empregadas por aeroclubes ou entidades assemelhadas em instrução para formação de pilotos e que não disponham de organização de manutenção; e</li> <li>• aeronaves operando sob o RBAC 135 ou 121.</li> </ul>
	<p><b>Contribuinte:</b> CARLOS EUSTAQUIO DOS SANTOS NEVES  <b>Organização:</b> HELIBRAS - Helicópteros do Brasil SA  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

3826	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Art. 1º  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b> N/A</p> <p><b>Justificativa:</b>  O controle de substâncias psicoativas (PPSP) é definido no regulamento como responsabilidade da OM.  Qual é a diferenciação da aplicação do PPSP quando delegando o piloto? Esse controle já não está incluído nas requalificações anuais do Piloto pelo empregador e pela ANAC?</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>O Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil (PPSP) é previsto no RBAC 120 e é aplicável a organizações de manutenção conforme exposto naquele documento. A manutenção preventiva é uma Atividade de Risco à Segurança Operacional (ARSO), conforme parágrafo 120.2(b)(3) do RBAC 120. Um piloto que fosse designado segundo a seção 145.158-I proposta na Audiência Pública nº 09/2018 para realizar tarefas de manutenção preventiva potencialmente seria considerado um Empregado ARSO nos termos da definição do parágrafo 120.7(f) do RBAC 120, ainda que tal avaliação não tenha sido realizada em detalhe.</p> <p>Mesmo assim, organizações de manutenção que não aprovam aeronaves operadas segundo o RBAC 121 (aeronaves essas excluídas do escopo deste tema normativo) não estão obrigadas a realizar Exames Toxicológicos de Substâncias Psicoativas (ETSP) prévios (parágrafo 120.339(a) do RBAC 120) nem aleatórios (parágrafo 120.339(b) do RBAC 120), conforme previsto no parágrafo 120.331(a) do RBAC 120, sendo aplicáveis apenas os ETSP pós-acidente, ETSP baseado em suspeita justificada, ETSP de retorno ao serviço e ETSP de acompanhamento, reduzindo substancialmente o impacto que a designação de pilotos para realizar manutenção preventiva traria sobre o PPSP da organização de manutenção.</p> <p>Contudo, após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p> <p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC 135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento “Justificativa” da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> CARLOS EUSTAQUIO DOS SANTOS NEVES  <b>Organização:</b> HELIBRAS - Helicópteros do Brasil SA  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
3829	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Art. 1º  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b></p>	<p>As alterações regulamentares propostas na Audiência Pública nº 09/2018 afetam como pilotos podem ser designados para realizar tarefas de manutenção preventiva e sob quais critérios. Não há nenhuma exceção prevista para Operações Especiais de Aviação Pública, de forma que as regras propostas se aplicam da mesma forma para tais operadores.</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>N/A</p> <p><b>Justificativa:</b> As regras estabelecidas por esta Audiência Pública nº009/2018 de Manutenção Preventiva por Pilotos é aplicável para aeronaves operadas por Órgão Governamentais tendo em vista não somente o RBHA 91, subparte K, mas também o novo RBAC 90 - Requisitos para Operações Especiais de Aviação Pública?</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>Ressalta-se que, uma vez que as aeronaves utilizadas em tais operações são de propriedade de entes da Administração Pública, os pilotos nunca serão enquadrados como pilotos proprietários nos termos do parágrafo 43.3(g)-(1) da minuta do RBAC 43 submetida para Audiência Pública.</p>				
	<p><b>Contribuinte:</b> JAIR LOURENCO MACHADO <b>Organização:</b> D.A Aviação Ltda. <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>				
<p>3752</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b> Anexo</p> <p><b>Justificativa:</b> Anexo</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3752_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145.docx</p>	<p>Esta análise contempla as contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767 e 3768. Algumas dessas contribuições identificam como documento afetado a minuta de Resolução, e outras o RBAC 145. Todas elas possuem um documento em anexo com conteúdo muito próximo ou mesmo idêntico, de forma que as contribuições podem ser analisadas conjuntamente.</p> <p>Em função de sua extensão, as contribuições e justificativas dos arquivos anexos são avaliados na tabela abaixo. Foi utilizada a versão do arquivo submetido na contribuição nº 3757 por ser uma das mais utilizadas e por aparentar ser a última versão do documento. Diferenças com outras versões são avaliadas somente quando afetarem a análise do texto (outras diferenças sem relevância para análise não são mencionadas).</p> <table border="1" data-bbox="1178 879 2040 1433"> <thead> <tr> <th data-bbox="1178 879 1615 906">Trecho</th> <th data-bbox="1615 879 2040 906">Análise</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1178 906 1615 1433"> <p>1-Introdução: O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas. Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes</p> </td> <td data-bbox="1615 906 2040 1433"> <p>Este trecho não possui relação com as alterações submetidas para Audiência Pública.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Trecho	Análise	<p>1-Introdução: O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas. Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes</p>	<p>Este trecho não possui relação com as alterações submetidas para Audiência Pública.</p>
Trecho	Análise					
<p>1-Introdução: O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas. Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes</p>	<p>Este trecho não possui relação com as alterações submetidas para Audiência Pública.</p>					

		<p>criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p>	
		<p><b>2- Conceitos:</b>  <b>2.1- Piloto</b>                  O <b>Piloto</b> de uma <b>aeronave</b> é a pessoa designada pelo <b>explorador</b> de uma aeronave que é responsável por <b>sua operação</b> e segurança em voo. A definição da <b>ICAO</b> é: "O piloto responsável pela operação e segurança da aeronave durante o tempo de voo." <sup>2</sup> Tempo de voo é definido pela <b>FAA</b> como "O tempo total desde o momento que uma aeronave se move por meios próprios com o objetivo de decolar até o momento de sua parada total no final do voo."                  2.2- Mecânico de Manutenção de aeronaves:                  O <b>mecânico de manutenção de aeronaves</b> é uma pessoa que possui um certificado de mecânico de manutenção de aviões, helicópteros, planadores ou outras aeronaves. Este mecânico pode executar ou supervisionar tarefas de manutenção em aeronaves, tais como reparos, modificações, recondição e manutenção preventiva, atendo ao RBAC 65 após ter sido aprovado</p>	<p>Os conceitos apresentados não possuem relação direta com as alterações propostas nesta audiência pública, porém é importante ressaltar os seguintes pontos:</p> <p>a) Em relação ao piloto, ainda que sua ocupação primária seja a pilotagem, não existe restrição a permitir que ele desempenhe outras atividades; e</p> <p>b) Em relação à obtenção de licença de Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) e sua continuidade:                  I – Desde a publicação da emenda 00 do RBAC 65 (maio/2018), os requisitos de experiência prática são de 18 meses para uma habilitação ou 30 meses para múltiplas (seção 65.77 do RBAC 65), e não de 3 anos como mencionado na contribuição. Anteriormente, essa experiência era de 3 anos, porém desde a emenda do RBHA 65 ocorrida em 08/11/2011, não é mais obrigatório que seja comprovada por vínculo empregatício, ao contrário da contribuição, que menciona que é necessária carteira de</p>

		<p>nos exames da escola homologada e no exame de conhecimento teórico da <b>ANAC</b>, o agora "Auxiliar de Mecânico" recebe o <b>CCT (Certificado de Conhecimento Teórico)</b> e deverá trabalhar com manutenção de aeronaves em empresa homologada pela <b>ANAC</b> por três anos com carteira de trabalho assinada para obter sua licença definitiva, ou seja, o <b>CHT (Certificado de Habilitação Técnica)</b>. A partir deste momento, o mecânico está autorizado a executar e registrar os serviços em artigos aeronáuticos, tais como, ordens de serviço e fichas de inspeção.</p> <p>A validade do CHT é de três anos e, ao término deste prazo, caso não comprove estar em pleno exercício da atividade de manutenção, o profissional é submetido a teste de conhecimento prático, pela autoridade aeronáutica, para revalidação de sua licença. Quatro anos após a emissão do primeiro CHT, após ter efetuado cursos de familiarização de produtos aeronáuticos e após ter sido submetido a parecer favorável do responsável técnico, o mecânico poderá se qualificar como inspetor designado pela empresa onde trabalha. A legislação aeronáutica brasileira divide a licença de mecânico em três grupos (fonte <b>ANAC</b> em : <a href="http://www.anac.gov.br/habilitacao/mecanico1.asp">http://www.anac.gov.br/habilitacao/mecanico1.asp</a>) :</p> <p><b>GMP (Grupo motopropulsor)</b> - Com esta especialidade você estará habilitado a trabalhar com todos os tipos de motores de aviação geral (convencional ou a reação), todos os sistemas de hélices e rotores, e com todos os sistemas dos grupos moto-propulsores.</p> <p><b>CEL (Célula)</b> - Esta é a especialidade que trabalha com todos os sistemas de pressurização, ar condicionado, pneumático, sistemas hidráulicos. Também é nesta habilitação que você vai poder trabalhar na estrutura de aviões e helicópteros em geral, ou seja, a conhecida fuselagem da aeronave.</p>	<p>trabalho assinada (parágrafo 65.75(d)(2) do RBHA 65);</p> <p>II – Desde a emenda ao RBHA 65 ocorrida em 15/05/2012, o CHT deixou de ter validade (anteriormente de 6 anos) e passou a ser requerido apenas recadastramento a cada 3 anos (seção 65.93 do RBHA 65 e 65.72 do RBAC 65), diferindo do texto da contribuição, onde é mencionado que a validade é de 3 anos (na contribuição 3752, o documento anexo menciona a validade como sendo de 5 anos);</p> <p>III – sobre o tempo para qualificação como inspetor, a experiência de 4 anos não é mais requerida desde a Emenda 00 do RBAC 145 de 05/03/2013, quando esse tempo diminuiu para 18 meses ou mediante treinamento (parágrafos 145.155(a)(2)-I e 145.157(b)-(1) do RBAC 145); e</p> <p>IV – Sobre as habilitações do MMA (Célula - CEL, Grupo Motopropulsor – GMP e Aviônicos - AVI), a consulta ao link <a href="http://www.anac.gov.br/habilitacao/mecanico1.asp">http://www.anac.gov.br/habilitacao/mecanico1.asp</a> não teve resultado. As prerrogativas listadas na contribuição para as habilitações diferem daquelas presentes no RBAC 65. Por exemplo, manutenção de rotores (de helicópteros) não é prerrogativa da habilitação GMP, e sim de CEL; as prerrogativas do grupo GMP também não se limitam a motores de aviação geral. Além disso, a manutenção preventiva é prerrogativa comum a todas habilitações de MMA. As prerrogativas dos MMA constam nas seções 65.81, 65.85, 65.87 e 65.88 do RBAC 65.</p>
--	--	--	--

		<p><b>AVI (Aviônicos)</b> - Esta habilitação permite que você trabalhe em todos os componentes elétricos e eletrônicos de aeronave, inclusive instrumentos de navegação, rádio-navegação e rádio-comunicação, sistemas elétricos e de radar.</p> <p><b><u>2.3-Operador da Aeronave</u></b> O operador é a pessoa ou empresa que responde de fato pelo uso da aeronave, seja o proprietário ou preposto, fretador ou arrendatário;</p> <p><b><u>2.4- Proprietário da Aeronave:</u></b> É que, ou aquele que detém a posse legal de um bem imóvel, de terra, fábrica, casa comercial, banco, empresa de prestação de serviços etc.</p> <p><b><u>2.5-Explorador da aeronave</u></b> <b>Da Exploração e do Explorador de Aeronave :</b> Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos. Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave: I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo; II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados; III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação; IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação. Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico</p>	
--	--	---	--

		<p>Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.</p> <p>§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.</p> <p>§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.</p>	
		<p><b><u>3. Colaborando com as propostas da Minuta de Emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) nº 43, 135,137 e 145</u></b></p> <p>Estaremos tratando do RBAC 145 – Organizações de Manutenção de Produtos Aeronáuticos, juntamente com o RBHA 91-Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis, onde se contrapõem em vários quesitos nas obrigatoriedade de Entes REGULADOS.</p> <p>Enquanto Organização de Manutenção de Produtos Aeronáuticos homologadas devemos estar cumprindo vários RBAC, RBHA, IS, Legislação Aeronáutica, etc. e o que temos a contribuir junto à esta Agência, é de que estamos nos sentindo desmotivados em relação ao que está ocorrendo no mercado de trabalho em função da autonomia dada aos que NÃO são Regulados como Organização de Manutenção, especificamente referente aos parágrafos elencados à seguir :</p> <p>- 91.409 (j); e o parágrafo constante da Minuta no Art. 3ª, Inciso VII, especificamente em sua redação do item 145.158-I, <b>gostaríamos de questionar sobre a atribuição que se supostamente será dada</b></p>	<p>Conforme primeiro parágrafo deste trecho as contribuições são tratadas somente no âmbito do RBAC 145, ou seja, em relação ao modelo de designação por Organização de Manutenção (OM) para que um piloto pudesse realizar itens específicos de manutenção preventiva ou reconfiguração da aeronave.</p> <p>O texto menciona sobre desmotivação dos contribuintes quanto à autonomia que estaria ocorrendo àqueles que não são regulados como Organização de Manutenção, especificamente às alterações dadas pelo parágrafo 91.409(j) do RBHA 91 e aquelas propostas na seção 145.158-I da minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 009/2018.</p> <p>Quanto ao parágrafo 91.409(j) do RBHA 91, trata-se de alteração introduzida em 18/03/2011, desobrigando o cumprimento dos intervalos entre revisões gerais contidos nos programas de manutenção recomendados pelo detentor do certificado de tipo/suplementar de tipo, somente quando a aeronave é equipada com motores convencionais e é operada segundo as regras do RBHA 91.</p>



		<p>ao piloto comercial pela Organização de Manutenção atribuindo:</p>	<p>Tal alteração não possui relação com as alterações propostas na Audiência Pública nº 09/2018. Mesmo assim, é importante mencionar que essa alteração não deu autonomia a entes que não são organização de manutenção. O fato do operador estar desobrigado de cumprir determinada ação de manutenção não afetou as prerrogativas das pessoas autorizadas a executar manutenção, conforme seção 43.3 do RBAC 43. Caso pessoas não autorizadas estejam realizando manutenção, trata-se de violação às regras do RBAC 43. Ou seja, tal alteração não deu autonomia a outros entes regulados.</p>
		<p>-(a) ... tarefas específicas ( cunho subjetivo) de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço ( preconizado para as Organizações de Manutenção no RBAC 43.3 e 43) ... as seguintes limitações....</p>	<p>Quanto ao termo “tarefas específicas”, para o qual a contribuição menciona possuir cunho subjetivo, esclarece-se que a designação proposta na seção 145.158-I não é para quaisquer itens de manutenção preventiva ou reconfiguração, mas somente aqueles itens <u>específicos</u> para os quais a organização de manutenção avaliou que o piloto a ser designado cumpre toda regulamentação aplicável.</p> <p>Quanto ao comentário “preconizado para as Organizações de Manutenção no RBAC 43.3 e 43”, não foi possível identificar a que se trata esse comentário. Ressalta-se que, no modelo de designação de pilotos por organização de manutenção, os serviços são realizados sob o Certificado de Organização de Manutenção (COM), ou seja, pela própria OM.</p>
		<p>-(1),(i) manutenção preventiva cominado com o A43.1( C) constando de 32 itens, - (ii) ... reconfiguração –o que se trata como reconfiguração? ...e não sejam necessárias ferramentas especiais-item exigido para Organização de Manutenção como Requisito para Certificação, conforme 145.51;</p>	<p>O termo “reconfiguração” no texto da minuta do RBAC 145 se refere a mudança de configuração da aeronave, e é proveniente do correspondente da regulamentação EASA utilizada como referência (<i>role change</i>). Tratam-se de mudanças rápidas entre configurações <u>previamente aprovadas</u> na aeronave, tais como remoção de assentos ou colocação de maca.</p>

			<p>Sobre a não necessidade de ferramentas especiais, o texto proposto na minuta do RBAC 145 limita as reconfigurações àquelas não requeiram ferramentas especiais, como um dos critérios para que a ação seja de baixa complexidade. Não se trata de flexibilização ao requisito do parágrafo 145.109(c) do RBAC 145, relativo à necessidade de utilização das ferramentas recomendadas pelo fabricante ou com equivalência demonstrada.</p>
		<p>(2) o piloto tenha sido completado e sido aprovado em treinamento inicial (do que?) (quem será o qualificador?) e recorrente cobrindo...;</p>	<p>A respeito da pergunta “do que?” sobre o treinamento, trata-se do escopo listado nos parágrafos 145.158-I(a)(2)(i), (ii) e (iii).</p> <p>A respeito da pergunta “quem será o qualificador?”, a aplicação do treinamento e os critérios para aprovação ou reprovação são aqueles do Programa de Treinamento da OM, da mesma forma como ocorre para outros treinamentos de manutenção realizados pelo pessoal da OM.</p>
		<p>(i) ...a regulamentação aplicável às atividades de manutenção preventiva (RBAC’s, RBHA’s, IS, Boletins, AD’s, DA’s, Manuais, Manuais Suplementares, Manuais de operação (este é o único de posse do piloto e deveria ter o treinamento no mesmo com recorrência, lembrando que o piloto tem alteração da relação de trabalho, podendo, portanto alterar também o modelo de aeronave que irá voar, tendo que se submeter a cada modelo aos preparatórios exigidos;</p>	<p>Primeiramente, esclarece-se que a “regulamentação aplicável” são os requisitos e material orientativo contidos em regulamentos (RBHA e RBAC) e instruções suplementares (IS), nos aspectos relacionados às atividades a serem designadas. Não se incluem Boletins de Serviços, Diretrizes de Aeronavegabilidade ou Manuais de Manutenção, os quais se enquadram como dados técnicos para manutenção. Manuais de Operação da aeronave (Manual de Voo, Manual de Operação da Aeronave, <i>Quick Reference Handbook</i>, etc.) não são dados técnicos de manutenção.</p> <p>Sobre a afirmação de que o Manual de Operação seria o único de posse do piloto, no caso de designação segundo a seção proposta 145.158-I, cabe a Organização de Manutenção prover os dados técnicos necessários à manutenção realizada sob o COM.</p>

			Sobre a contribuição para que o piloto tivesse treinamento recorrente no manual de operação em função das mudanças que tem no tipo de aeronave que opera, isso não faz parte do escopo da Audiência Pública nº 09/2018.
		(ii) ...prático suficiente - o que seria suficiente? (teor subjetivo) ;	Esclarece-se que o treinamento prático suficiente se refere à obtenção de conhecimento e habilidade prática <u>suficiente</u> para desempenhar as atividades a serem designadas de acordo com os dados técnicos e de acordo com a regulamentação aplicável.
		(iii) ... os procedimentos aplicáveis da organização de manutenção- entendemos que este piloto estaria usando o Manual de Organização de Manutenção( MOM), não sendo parte integrante da Organização, Manual este que a Organização deve seguir a risca, documento "personalíssimo" da Organização onde retrata a política organizacional da organização, ou seja, quando este piloto alterar sua relação de trabalho e o próximo empregador dele não utilizar aquela Organização, então conhecerá o cerne de funcionamento da Organização e poderá fazer uso destas informações em outras Organizações?;	Esclarece-se que o treinamento do piloto a ser designado nos procedimentos aplicáveis da organização de manutenção se aplica a todos procedimentos relativos à atividade que o mesmo deverá desempenhar, porém sem exigir que ele seja treinado ou tenha acesso ao MOM como um todo.  Sobre a possibilidade desse piloto a ser designado pela OM ter acesso a informações sensíveis e vir a mudar de organização, tal risco já existe com quaisquer funcionários da OM, de forma que cabe à OM estabelecer critérios para designação e para resguardar sua forma de trabalho, por exemplo contratualmente.
		(iii) ....a designação tenha validade limitada a no máximo 12 meses...treinamento recorrente...Quem o fará? De que forma? Qual o critério que será usado?;	Esclarece-se que o treinamento recorrente previsto na seção 145.158-I deve ser realizado pelo piloto designado, na forma e critérios contidos no Programa de Treinamento da OM, da mesma forma como ocorre em outros treinamentos providos ao pessoal de manutenção da OM.
		(4) a aeronave seja operada por esse piloto- Qual a garantia ? Qual critério? O Vinculo empregatício? Quantidade de horas?	Esclarece-se que a condição de que o piloto a ser designado opere a aeronave que conste na designação, com propósito de limitar sua atuação, ou seja, ele somente poderá realizar as tarefas específicas para as quais foi designado se estiver operando a aeronave.

			<p>Sobre as perguntas "Qual a garantia? Qual critério? O Vínculo empregatício? Quantidade de horas?", esclarece-se que, nas condições contratuais previstas entre operador, organização de manutenção e piloto a ser designado, conforme submetido no documento "Justificativa" da Audiência Pública nº 09/2018, é previsto que o operador notifique a OM em caso de demissão ou rescisão de contrato com o piloto. Tais condições estão amparadas pelo requisito existente de vínculo contratual do parágrafo 145.151(b) do RBAC 145, e seriam complementadas pela IS 145.158-001 contendo o conteúdo mínimo aceitável de tal vínculo contratual.</p>
	<p>(6)...sem disponibilidade de mecânico de manutenção...se contrapõe ao "caput" do 145.158-I...</p> <p>Onde autoriza a realizar e aprovar a aeronave para retorno ao serviço....</p>		<p>Esclarece-se que não há contraposição em relação ao parágrafo 145.158-I(a) proposto, já que a designação do piloto para realizar itens específicos de manutenção e manutenção preventiva está condicionada às limitações dos parágrafos 145.158-I(a)(1) a (7), incluindo a limitação do parágrafo 145.158-I(a)(6) de que sua atuação está limitada a casos em que a aeronave encontre-se em local sem disponibilidade de MMA.</p>
		<p>Portanto por todas as controvérsias tende avaliarmos que a aviação civil estará prejudicada. Partindo da premissa que o piloto poderá fazer o papel de mecânico, o contrario também é verdadeiro, sem oferecimento de qualquer perigo que afete a segurança de voo, que toda regulamentação tem como cunho o grande chavão "<b>A segurança de voo</b>" e no cotidiano sabemos as dificuldades encontradas para que se mantenha esta segurança de voo, mantendo aquilo que está preconizado nas regulamentações que devemos seguir cumprindo para manter nossas Organizações abertas, gerando empregos que são mão-de-obra especializada, com deveres e obrigações sociais à recolher, e neste sentido nos</p>	<p>Sobre as controvérsias apontadas, ANAC entende que os pontos questionados acima foram esclarecidos e não entende que existam controvérsias.</p> <p>Sobre a alegação de que o piloto poderia fazer o papel de mecânico, esclarece-se que o escopo previsto na designação por pilotos é muito restrito em relação às prerrogativas de um MMA. As tarefas são consideradas intrinsecamente simples, a serem designadas especificamente para as situações que afetam a operação da aeronave em locais sem organização de manutenção e sem mecânicos de manutenção aeronáutica, com objetivo exatamente de que tarefas de grande repetibilidade e baixa complexidade possam ser realizadas em tais locais,</p>

		<p>parece que estão retirando autonomia de quem está regulamentado e dando autonomia a quem não precisa fazer cumprimento de tantas exigências e conhecimentos para praticar a atividade de manutenção. A atividade como piloto requer requisitos mínimos de avaliação para que possa operar a aeronave, se este garantir o mínimo para a operação terá sucesso no seu voo.</p>	<p>viabilizando a operação da aeronave (ou evitando que ela seja operada de forma irregular). Ressalta-se que, além de bastante restrito, o escopo passível de designação se limita a situações onde a ANAC não identificou possível impacto adverso significativo à segurança de voo e que a proposta se baseou na regulamentação da EASA já em vigor.</p> <p>A respeito da percepção de que as alterações propostas estariam retirando autonomia de quem está regulamentado e dando autonomia a quem não estaria sujeito ao mesmo nível de exigências, esclarece-se que as alterações propostas no RBAC 145 não retiram autonomia das organizações de manutenção, mas, pelo contrário, permite que, caso seja conveniente para organização de manutenção, operador e piloto, que a organização de manutenção preste serviços adicionais ao treinar e realizar manutenção por meio da designação de pilotos para realizar manutenção.</p>
		<p>Entendemos que a interferência da manutenção na segurança de voo cabe aos Entes regulados e aos pilotos de forma concomitante e neste último, não de forma atuante, e com a minuta em questão o que se põe em pauta é que os índices de segurança da aviação geral estarão piorando. Enquanto a aviação comercial alcança níveis recordes de sucesso na prevenção de acidentes e incidentes, a aviação geral ainda patina nesse quesito, mesmo sendo o segmento da aviação que mais cresce, notadamente no Brasil. Os acidentes da aviação geral com aviões são agrupados em três categorias: os relacionados à operação dos pilotos, aqueles associados a falhas mecânicas e os ligados a outros fatores. Aproximadamente 15% dos acidentes fatais envolvendo aeronaves da aviação geral têm fatores técnicos como</p>	<p>Não foi possível compreender o trecho “Entendemos que a interferência da manutenção na segurança de voo cabe aos Entes regulados e aos pilotos de forma concomitante e neste último, não de forma atuante”.</p> <p>Neste trecho da contribuição, é mencionado que ocorreria uma piora nos índices de segurança da aviação geral. Os argumentos seguintes não explicam o motivo dessa possível degradação. As estatísticas apresentadas (não verificadas) não possuem correlação com a argumentação apresentada, ou seja, não foi identificada relação entre a separação de acidentes fatais com “causas principais” “técnicas” e “operacionais” com as alterações propostas.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

		<p>causas principais, enquanto 73% desse tipo de ocorrências tiveram a operação como fator contribuinte mais relevante. O piloto tem a obrigação de estar verificando o check-list de sua aeronave em função da garantia da segurança de voo descrito no manual de operação da aeronave.</p>	<p>Na análise de impacto regulatório preliminar realizada na fase de estudos, foram considerados diversos aspectos de alto nível para os quais a ANAC direciona seus esforços regulatórios: segurança operacional, proporcionalidade (regras mais exigentes em operações onde há maior exposição), aspectos econômicos, aspectos sociais, harmonização com outras autoridades, etc.</p> <p>A respeito do aspecto segurança operacional, foram identificados como impactos positivos da proposta submetida para Audiência Pública, comparada à regulamentação hoje em vigor, de que, estando o piloto sob o sistema de qualidade da organização de manutenção, torna-se possível estabelecer, supervisionar e fiscalizar o treinamento do piloto nas tarefas de manutenção que ele for realizar.</p> <p>Como impactos negativos, também de forma comparativa à regulamentação hoje em vigor, foi de fato antecipado que o piloto não possui a mesma formação de um MMA nas tarefas de manutenção, e que essa atribuição adicional adicionaria carga de trabalho e poderia trazer aspectos com fadiga. Contudo, antecipou-se nas propostas medidas mitigadoras para esses riscos por meio de treinamento específico na tarefas em que ele seria designado, e contabilizando o tempo dedicado na manutenção no cômputo de sua jornada de trabalho.</p> <p>Ressalta-se, também, que as alternativas foram escolhidas com base na análise conjunta de benefícios das alternativas nos diversos aspectos (segurança operacional, aspectos econômicos, sociais, etc.).</p>
		<p>A função social da empresa tem o papel social de que seja cumprido, não basta que a empresa funcione, o que é necessário são as decisões dos administradores, que sempre devem ser voltadas para o bem comum, sem</p>	<p>A respeito deste trecho da contribuição, esclarece-se que aspectos sociais foram considerados na análise de impacto regulatório preliminar, especialmente o</p>

		<p>que se esqueça, entretanto, o escopo final de qualquer empresa, que é o lucro e o que nos remete é que alguém mais requer estes lucros, ou economias em sua operação, se isentando da regulamentação. Pois o que necessitamos é que a ANAC reforce contra as irregularidades e não que regule aqueles que não tem atribuição, qualificação e experiência na atividade laboral desconhecida. Com isso é possível afirmar que a função social empresarial não é fruto apenas da propriedade, mas também da função social do contrato, predito no Artigo 421 do Código Civil, isso porque o contrato, mesmo sendo um ato entre particulares é uma via de organização econômica e social, que, assim sendo, carece de considerar não só os interesses particulares, mas também institucionais e da atividade econômica que o cercam.</p> <p>Por possuir uma finalidade determinada, a Organização de Manutenção (OM) é uma instituição social, vez que provê grande parte dos bens e serviços da sociedade e dá ao Estado importante parcela das suas receitas fiscais. Além disso, possui elevado grau de desenvolvimento, importância e influência e por conta disso se faz necessária a toda a humanidade. A OM é ainda, responsável pelo emprego de grande parcela da comunidade onde está inserida, caracterizando-se assim como uma das garantias fundamentais do sustento, geração e circulação de renda, bens e capitais da sociedade, e é sobre a OM que irá recair toda e qualquer registro da manutenção, além do que, quando esta aeronave chegar na OM para executar trabalhos poderão estar afetadas por tantas outras manutenções que encarecerá ainda mais a manutenção, lembrando que a OM deve cumprir com tudo aquilo preconizado na regulamentação.</p>	<p>objetivo de promover o emprego e trabalho de mecânicos de manutenção aeronáutica.</p> <p>Nesse contexto, entende-se que o emprego de mecânicos de manutenção aeronáutica está diretamente relacionado à frota de aeronaves no país e ao volume de operações realizadas – isto determina, em alto nível, qual a quantidade de MMAs para realizar as tarefas de manutenção programadas (em geral vinculadas às horas voadas) ou não-programadas.</p> <p>As alterações propostas no RBAC 145 visam solucionar problemas que incluem exatamente a operação em locais onde não há disponibilidade de mecânicos, por exemplo para cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade ou tarefas do programa de manutenção simples e já previstas para realização por pilotos. Ou seja, atualmente algumas operações são inviáveis, ou realizadas em descumprimento à regulamentação, o que indiretamente reduz a demanda por MMAs.</p> <p>Outro problema recebido pela ANAC, especificamente na operação de planadores e motoplanadores, é justamente da carência e desinteresse de organizações de manutenção em se certificarem para os modelos.</p> <p>Assim, as alterações propostas, mesmo que permitam que o piloto designado realize tarefas pontuais que antes somente poderiam ser realizadas por um MMA, não possuem impacto adverso significativo em termos sociais podendo, em certos cenários, inclusive fomentar a aviação e indiretamente gerar empregos para MMAs.</p>
		<p>Ainda não há uma cultura de conscientização de segurança de voo,</p>	<p>Conforme mencionado anteriormente, as alterações realizadas no RBHA 91 em 2011,</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

		<p>demonstrado que a ANAC ao deixar o item 91.409 (j), os operadores e proprietários entende como desobrigação de cumprimento daquilo que está preconizado hora como recomendado, hora como obrigatório pelo fabricante, porém não se leva em conta segurança de voo, apenas leem o item citado acima, mas não leem os demais parágrafos e também não se estendem a IS complementar a este RBHA (91) e também sequer não apresentam o programa de inspeções progressivas que fora submetido a Anac e tenha vindo aprovado, então o questionamento é este, se entendem que estão desobrigados a cumprirem o programa de manutenção de sua aeronave, como irão conhecer quando uma manutenção está em decréscimo?</p>	<p>quando foi introduzido o parágrafo 91.409(j), não fazem parte do escopo deste processo normativo. Naquele momento, a ANAC decidiu por não mais obrigar certos operadores a cumprir os tempos entre revisão geral determinados pelo fabricante.</p>
		<p>As Organizações de Manutenção estão submetidas a diversos requisitos, auditados regularmente pela ANAC, dentre os quais possuir o Manual da Organização de Manutenção (MOM), o Manual de Controle da Qualidade (MCQ), o Programa de Treinamento, Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil (PPSP), o Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional, todos estes contendo os procedimentos estabelecidos para o cumprimento da legislação pertinente, submetendo seu pessoal a um rígido controle, com o propósito da qualidade dos serviços executados e à garantia da segurança operacional. Isto posto, cabem indagações sobre a manutenção realizada por pilotos:</p>	<p>Trecho apenas introdutório para as perguntas subsequentes.</p>
		<p>- as instalações e recursos para a realização da manutenção atendem aos requisitos aplicáveis às OM? [RBAC 145.103];</p>	<p>O escopo de tarefas passíveis de designação se limitam a intervenções simples, onde instalações especiais não seriam requeridas, semelhantemente como ocorre em serviços realizados em outra localidade (seção 145.203 do RBAC 145).</p>
		<p>- os requisitos de equipamentos, ferramentas, materiais e dados técnicos</p>	<p>A respeito dos requisitos de ferramentas, materiais e dados técnicos, esclarece-se que,</p>



Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	atendem aos requisitos aplicáveis às OM? [RBAC 145.109];	tais requisitos são aplicáveis também à manutenção realizada por pilotos sob designação segundo a seção 145.158-I proposta, sendo responsabilidade da OM controlar tais aspectos.
	- os requisitos de treinamento e experiência (mínimo de 18 meses de experiência), proficiência, domínio acerca da regulamentação aplicável, capacidade de ler e entender os idiomas em que são apresentados os dados técnicos serão os mesmos exigidos aos profissionais das OM? [RBAC 145 Subparte D];	Esclarece-se que os requisitos de pessoal da Subparte D do RBAC 145 são aplicáveis também ao piloto designado segundo a seção 145.158-I, exceção feita à necessidade de licença de MMA para inspeção e aprovação para retorno ao serviço das tarefas realizadas, exatamente por serem realizadas por piloto.  Esclarece-se, ainda, que o tempo mínimo de experiência de 18 meses para atividades de supervisão, inspeção e aprovação para retorno ao serviço não é a única forma de cumprimento dos requisitos de pessoal, mesmo para MMAs, sendo possível substituir esse tempo por treinamento, conforme previsto nas seções 145.153, 145.155 e 145.157 do RBAC 145 em vigor.
	- serão requeridos aos pilotos relatórios mensais dos serviços de manutenção executados? [RBAC 145.221];	Esclarece-se que tais relatórios são obrigação da organização de manutenção. No modelo de designação da seção 145.158-I proposta, a organização de manutenção deve manter controle dos serviços realizados pelo piloto designado e incluí-los em seu relatório mensal.
	- a ANAC irá realizar as inspeções na execução desses serviços? [RBAC 145.223 (c)];	Esclarece-se que um dos principais motivos da proposta do modelo de designação da seção 145.158-I proposta é exatamente de que os serviços feitos pelos pilotos estivessem sob o sistema de qualidade da OM e fossem fiscalizados pela ANAC.
	- os pilotos receberão treinamento requerido para pessoal ARSO? [RBAC 120.321 (d)];	Esclarece-se que, no modelo de designação da seção 145.158-I proposta o piloto designado deve sim ser treinado conforme parágrafo 120.321(d) do RBAC 120.  Vide também análise da contribuição nº 3826.
	- haverá uma supervisão para fins de encaminhamento a ETSP em caso de	Esclarece-se que, em função do piloto atuar remotamente, sem a presença de um

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

		<p>suspeita justificada de influência de substância psicoativa? [RBAC 120.321 (a) (2)];</p>	<p>supervisor da OM, a supervisão para envio para realização de Exame Toxicológico de Substâncias Psicoativas (ETSP) seria limitada a casos em que o piloto estivesse presente na OM ou do supervisor. Isso, porém, não extingue a necessidade do programa cobrir tais situações.</p> <p>Vide também análise da contribuição nº 3826.</p>
		<p>- o piloto terá que ser submetido à ETSP nos mesmos casos previstas para as OM? [RBAC 120 Subpartes I e J];</p>	<p>Esclarece-se que o piloto também estaria sujeito a ETSP.</p> <p>Contudo, a aplicabilidade da Subparte I às OM é bastante limitada, já que ETSP prévios e aleatórios não são exigidos.</p> <p>Vide também análise da contribuição nº 3826.</p>
		<p>- os pilotos que executam manutenção serão submetidos aos requisitos de segurança operacional do RBAC 145.214-I e da IS 145.214-001A?</p>	<p>Esclarece-se que o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) previsto na seção 145.214-I do RBAC 145 é aplicável à OM como um todo, incluindo as pessoas trabalhando sob o aquele COM, inclusive os pilotos designados segundo a seção 145-158-I proposta.</p>
		<p>Há de ressaltar que toda intervenção de manutenção realizada por pilotos terá seus efeitos na Organização de Manutenção, na ocasião em que a aeronave tiver que ser submetida a serviços (inspeções, IAC, RCA, etc.).</p> <p>Se a ANAC é que é o órgão regulador para se valer fazer para garantir a <b>segurança de voo</b>, e esta desregulamenta ou dá autonomia a quem não a tem de tradição, como e o que faremos com tantas exigências a quem de fato está regulamentado como OM?</p>	<p>Sob os efeitos da manutenção realizada por pilotos sob a organização de manutenção, no modelo de designação de pilotos proposto na seção 145.158-I tal manutenção é, efetivamente, realizada pela organização de manutenção.</p> <p>A respeito do argumento de que a ANAC estaria desregulamentado ou dando autonomia a quem não a teria de tradição por meio das alterações propostas, tal aspecto já foi tratado anteriormente na análise desta contribuição.</p>
		<p><b>“Aquele que quer aprender a voar um dia precisa primeiro aprender a ficar de pé, caminhar, correr, escalar e dançar;</b></p>	<p>Citação não analisada por não possuir relação direta com as alterações propostas.</p>

		<p>ninguém consegue voar só aprendendo voo."</p> <p><u>Friedrich Nietzsche</u></p> <p><b>AS OFICINAS :</b>                  -D.A- AVIAÇÃO LTDA -COM 9710-01/ANAC -Birigui -SP                  -SUPPORTFLY AERONAVES LTDA - COM No 9410-01/ANAC – Passo Fundo/RS                  -SANAGRI MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA - COM No 0210-01/ANAC – Santo Angelo/RS                  -MANAV MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA - COM No 7304-05/ANAC – Penapolis/SP                  -NOVA ENSAIOS NÃO DESTRUTIVOS LTDA-ME - COM No 1009-42/ANAC – Birigui/SP                  -ONA - OFICINA NÁSARIO DE AVIAÇÃO LTDA. - COM No 0107-02/ANAC – Campo Grande/MS                  -FÊNIX MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA-ME. - COM No 1009-61/ANAC – Poconé/MT                  -FÊNIX AVIAÇÃO LTDA - COM No 9103-03/ANAC – Arapongas/PR                  -TRIÂNGULO MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA - COM No 7304-04/ANAC – Vera Cruz                  -SERAC TRAINING - Assessoria, Consultoria e Treinamento – José Ronaldo da Luz                  -Wesley P. da Cruz - Técnico em Manutenção de Aeronaves                  -BMA - BIRIGUI MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA - COM No 7709-02/ANAC – Guararapes/SP                  -REMASUL AVIAÇÃO E MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA - COM No 9107-01/ANAC – São José/SC                  -FÊNIX MANUTENÇÃO E RECUPERAÇÃO DE AERONAVES LTDA. - COM No 0902-61/ANAC – Goiania/GO                  -TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA - COM No 9212-01/ANAC – Para de Minas/MG</p>	<p>Esta listagem de pessoas e organizações de manutenção não consta na contribuição nº 3752. Nas contribuições nº 3751 e 3754, consta apenas a OM D.A. Aviação Ltda.</p> <p>Para os efeitos da Audiência Pública nº 09/2018, são considerados como contribuintes aqueles que submeteram contribuições pelo formulário eletrônico disponibilizado no site da ANAC, conforme Aviso de Audiência Pública.</p>
--	--	---	--

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

		<p>-ÍCARO DE AVIAÇÃO LTDA - COM No 6606-01/ANAC - Mirassol/SP -JOMMA - JOÃO MARTINS MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA - COM No 9812-02/ANAC – Gabriel Monteiro/SP</p>	<p>Conclui-se que os questionamentos e contestações apresentados no documento analisado acima foram respondidos, não tendo sido descartada a viabilidade desse modelo.</p> <p>Contudo, após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p> <p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC 135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento "Justificativa" da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> MARIA REGINA DONA CELESTINO <b>Organização:</b> D.A- Aviação Ltda <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>	
<p>3754</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b> Contestação em pontos controversos comprometendo a segurança de voo e a função social das organizações de Manutenção.</p> <p><b>Justificativa:</b> Segurança de Voo e Função Social das OM 's.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3754_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145 (2).docx</p>		<p>Vide análise da contribuição nº 3752.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> OLIVIO FERREIRA NETO</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>	

	<p><b>Organização:</b> Pessoa Natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Outros</p>	
3757	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Justificativa:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p>	Vide análise da contribuição nº 3752.

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

Arquivo anexo: 3757_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145..docx	
	<p><b>Contribuinte:</b> MARLON GONCALVES PIMENTEL  <b>Organização:</b> Pessoa Natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Outros</p> <p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
3758	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Justificativa:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p>maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3758_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145..docx</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> MURILO HENRIQUE BOMFIM DONA  <b>Organização:</b> Pessoa Natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Outros</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3759</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Justificativa:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que</p>	<p>Vide análise da contribuição nº 3752.</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3759_AUDIENCIA PÚBLICA_43 E 145..docx</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> ALESSANDRO DONA  <b>Organização:</b> Pessoa Natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Outros</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3760</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Justificativa:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto.</p>	<p>Vide análise da contribuição nº 3752.</p>



**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3760_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145..docx</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> LUIZ ANTONIO DE ABREU  <b>Organização:</b> Pessoa Natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Mecânico de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3761</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto.  Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Justificativa:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de</p>	<p>Vide análise da contribuição nº 3752.</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3761_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145..docx</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> DANIEL VICTOR BEVILAQUA  <b>Organização:</b> Pessoa Natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Outros</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3762</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Justificativa:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das</p>	<p>Vide análise da contribuição nº 3752.</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3762_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145..docx</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> ANTONIO RUBENS DONA  <b>Organização:</b> Pessoa Natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Mecânico de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3763</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.  Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Justificativa:</b>  O objetivo deste trabalho é justamente apontar as atribuições de piloto, mecânico, operador e explorador de atividades aeronáuticas.</p>	<p>Vide análise da contribuição nº 3752.</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>Desde o início da aviação, no século XX, métodos e processos de segurança de voo foram sendo adotados, porém o número de aeronaves aumenta significativamente. Com o desenvolvimento da aviação, surgiu a necessidade de criar regras de âmbito internacional para a padronização das operações. A cultura de prevenção de acidentes não teve um crescimento recíproco ao da aviação, a melhoria na segurança era caracterizada pela ocorrência de acidentes, ou seja, era necessário um acidente acontecer para aprender como evitá-lo. Com o crescimento da quantidade de acidentes criaram-se processos sobre identificação de perigos, gerenciamento de risco e cultura organizacional. Diferente da aviação comercial, na aviação geral pouco se fala sobre o assunto. Alguns métodos e programas já são utilizados de maneira satisfatória, porém na fase de instrução de piloto há dificuldades, de acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil acidentes aéreos que ocorreram em fase de instrução tiveram um aumento significativo, passando de 25 em 2009 para 84 ocorrências em 2012. Se a segurança de voo deve ser tratada como uma cultura, acredita-se que isto deve ser passado já na fase inicial de instrução para que o piloto, ainda aluno, possa ter maior conhecimento dos riscos e gerenciamento de segurança, afinal segurança de voo é um dever de todos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3763_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145..docx</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> CARLOS EDUARDO CAPPARELLI CORIA  <b>Organização:</b> Pessoa Natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Piloto</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3815</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b>  Participação e Esclarecimento do Assunto Envolvido para Banca Examinadora da ANAC para Piloto Privado de Avião.</p> <p><b>Justificativa:</b>  Saber o quanto é imprescindível conhecer a parte mecânica da aeronave e ter a bagagem de conhecimento e disposição necessárias para realiza-las e tomar juízo da problemática diária no que diz respeito ao voo e a manutenção necessária para com a aeronave que será conduzida de sua origem até o seu destino com escalas necessárias para reabastecimento e rotas alternativas conforme o problema apresentado na sua rota de navegação aérea.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3815_2018-05-workshops-manutencao-preventiva-por-pilotos-fase-audiencia-pu.pdf</p>	<p>A contribuição se refere a sugestão de envolvimento da banca examinadora da ANAC para piloto privado de avião no assunto deste tema normativo. Contudo, não foi possível relacionar a justificativa apresentada com a contribuição e com o tema normativo.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> MARCELO ANDRADE SILVA SCHMIDT  <b>Organização:</b> SIMARJ, FNTTA e CONTMAF, sindicato dos aeroviários do Rio de Janeiro, Federação nacional dos trabalhadores dos transportes aéreos, e Confederação nacional dos trabalhadores aquaviários, aéreos, na pesca e nos portos responsável pelos aeroviários  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Outros</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3831</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta de Resolução (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)</p>	<p>As partes da contribuição são avaliadas como segue:</p>

**Item:** Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)

**Tipo de Contribuição:** Inclusão

**Contribuição:**

1- Que exista sempre um mecânico de manutenção de aeronaves responsável por cada inspeção preventiva e vinculado a cada prefixo de aeronave em solo, para que esta aeronave esteja plenamente e necessariamente segura. Que as empresas se obriguem a manter a presença do mecânico para acompanhar e orientar os profissionais aeroviários com os equipamentos em solo, visando coibir qualquer dano a fuselagem das aeronaves, que a inspeção do piloto nunca possa ser considerada com o a inspeção preventiva principal, mas auxiliar na medida em que ambos, piloto e mecânico são partícipes da segurança de voo em solo, mas a primazia é do mecânico.

2- Que a ANAC e as concessionárias de aeroportos, públicas e privadas exijam que tenhamos um mecânico de manutenção de aeronaves no momento mais perigoso do trânsito, ou seja, no abastecimento, tanto para fiscalizar a economia de combustível, como para a segurança de voo .

3- Que a ANAC deixe claro que as normas ou RBACs são regras para manter a segurança e não se dobram a ditames de economia de custos. A ANAC precisa deixar claro que a exigência de um MMA em solo no trânsito é razoável, necessária e indispensável para a segurança de todos. QUEREMOS DEIXAR ABSOLUTAMENTE CLARO QUE NÃO EXISTE FALTA DE PROFISSIONAIS NO MERCADO, nos sindicatos existem inúmeros currículos de profissionais que querem trabalhar e não há vagas. O prático ou o piloto não podem substituir um profissional no desempenho da sua missão de segurança em excelência, um profissional que em média leva 10 anos para ficar bom no que faz.

4- Que as empresas aéreas e de taxi aéreo se abstenham de modificar os seus MGMs precarizando a segurança de voo.

5- Que a ANAC faça a sugestão para a SAC e a comissão viação e transportes do congresso que ambos, piloto e mecânico de manutenção de aeronaves são responsáveis pela segurança de voo. Sendo assim que se possa alterar o artigo do CBA que versa sobre o assunto.

**Justificativa:**

Entendemos que qualquer tipo de inspeção e intervenção técnica de baixa ou alta complexidade independente do tipo de aeronave e operação desta, sempre deverá ser realizada por um mecânico de manutenção de aeronaves - MMA devidamente habilitado, treinado e certificado .

No relatório do CENIPA 2016-2017 verificar anexo, traz estatísticas preocupantes sobre os índices de acidentes e incidentes na aviação particular que apontam como causa raiz: JULGAMENTO DE PILOTAGEM, PLANEJAMENTO DE VOO, INDISCIPLINA DE VOO, dentre outros motivos. Posto isto, entendemos que criar mais uma responsabilidade para o piloto, que exigirá do mesmo um gasto de energia e tempo para treinamentos e reciclagem sobre assuntos e temas não relacionados à suas atividades fim, poderá contribuir ainda mais para degradar os níveis de segurança da atividade de pilotagem.

Também vejo com muita preocupação este processo de racionalização de mão de obra no setor aérea, cujas justificativas são as novas tecnologias. Neste sentido, temos observado um movimento de reestruturação produtiva nas empresas aéreas que tem ido mais à direção do acúmulo de funções do que mesmo na implementação de novas tecnologias. Não podemos nos dobrar as prioridades dos fabricantes e empresas aéreas que submetem a segurança ao lucro. Além disto, caso esta pauta da Manutenção Preventiva por Piloto seja regulamentada pela ANAC, abrirá um precedente

- 1) Esta parte da contribuição sugere que cada aeronave em solo seja acompanhada por um mecânico de manutenção aeronáutica (MMA), e que quando uma inspeção for realizada por piloto, que ela não seja considerada a inspeção principal.

A respeito da inspeção realizada pelo piloto não poder ser considerada como a principal, tal proposta é equivalente a não permitir nenhuma manutenção por piloto, pois a inspeção seria realizada por um MMA. A ANAC entende que esta alternativa não resolve os problemas identificados, pois impede que pilotos proprietários de pequenas aeronaves não utilizadas em operações comerciais, representando majoritariamente utilização para desporto, possam realizar tarefas de manutenção preventiva simples e que fomentariam esse ramo da aviação geral; bem como impede que, em operações onde há indisponibilidade de mecânicos (ex.: áreas remotas) e para intervenções muito simples, porém de frequência muito alta, a operação da aeronave seja viável, tais como no caso de cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade pré-voo que preveem que a ação possa ser realizada por pilotos.

Sobre cada aeronave ser acompanhada por um MMA em solo, tal proposta excede o escopo deste tema normativo. As alterações propostas neste tema não estão relacionadas à necessidade, ou não, da aeronave ser acompanhada por um MMA em solo, mas sim do piloto poder realizar determinadas tarefas de manutenção preventiva.

- 2) Esta parte da contribuição sugere que exista um MMA acompanhado o abastecimento da aeronave durante o trânsito da aeronave.

O abastecimento da aeronave é uma atividade operacional e não é considerada manutenção, logo não está coberto no escopo deste tema normativo. Ademais, a etapa de trânsito de aeronaves só existe no âmbito da aviação regular, operada segundo as regras do RBAC 121, para a qual as alterações regulamentares excluem a possibilidade de realização de manutenção preventiva por pilotos.

- 3) Sobre o trecho “Que a ANAC deixe claro que as normas ou RBACs são regras para manter a segurança e não se dobram a ditames de economia de custos”, esclarece-se que os RBAC estabelecem, sim, padrões mínimos de segurança operacional, contudo, a definição de tais padrões é realizada com base em análise de impacto regulatório que considera não somente a segurança operacional, mas também aspectos econômicos, sociais, de harmonização com regulamentação internacional, etc. A utilização exclusiva de critérios de segurança operacional levaria, indiscutivelmente, a padrões tão rígidos que inviabilizariam qualquer operação aeronáutica.

Sobre o argumento de que não existe falta de profissionais no mercado, ressalta-se que as alterações propostas não estão relacionadas a carência de MMAs, mas sim de aspectos relacionados à possibilidade do piloto proprietário poder, ele mesmo, realizar determinadas ações de manutenção; e de certas operações não-regulares serem inviáveis em decorrência de ações repetitivas somente poderem ser cumpridas se um MMA for transportado a bordo.

<p>para que as companhias aéreas de forma geral também pressionem para conseguirem regulamentações que vise poupar ainda mais mão de obra, contribuindo desta forma para mais desemprego no setor. Não podemos deixar de registrar nossa preocupação com os desdobramentos futuro, referente à desmotivação para a formação de novos mecânicos de manutenção de aeronaves a exemplo dos EUA, ver reportagem: Aviação dos EUA enfrenta escassez iminente mecânicos Notícias UOL Economia 15mar2018 14h02 Bloomberg.</p> <p>Ressaltamos ainda que estivemos presentes na audiência pública do Rio de Janeiro, SIMARJ, FNTTA e CONTTMAF, sindicato dos aeroviários do Rio de Janeiro, Federação nacional dos trabalhadores dos transportes aéreos, e Confederação nacional dos trabalhadores aquaviários, aéreos, na pesca e nos portos responsável pelos aeroviários, onde demonstramos a nossa insatisfação através de documentos entregues.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>4) Sobre as alterações do MGM pelas empresas de transporte aéreo, ressalta-se que os mesmos estabelecem procedimentos cobrindo o cumprimento dos RBAC, de forma que, a menos que descumpam os RBAC, suas alterações não podem ser consideradas como precarização da segurança operacional.</p> <p>5) A respeito da sugestão de que a ANAC sugira à Secretaria de Aviação Civil e à Comissão de Viação e Transportes no Congresso para que o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) seja revisado de forma que piloto e MMA sejam considerados responsáveis pela segurança de voo, esclarece-se que o CBA já estabelece, no Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER, no Art. 87, que quaisquer pessoas envolvidas na fabricação, manutenção, operação, circulação de aeronaves e nas atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica são responsáveis pela prevenção de acidentes aeronáuticos, o que inclui pilotos e MMAs.</p> <p>No trecho da justificativa, é feita referência a um anexo, porém ele não foi enviado.</p> <p>Em relação à argumentação apresentada na justificativa, é apresentado que qualquer intervenção técnica deva ser realizada por MMA. Esclarece-se que as alterações propostas representam uma fração muito pequena de todo conjunto de ações de manutenção previstas numa aeronave, especialmente para aeronaves utilizadas em operações comerciais onde, dentre outras restrições, a ação somente poderia ser realizada na indisponibilidade de MMA.</p> <p>Sobre o argumento de que as alterações trariam uma nova atribuição aos pilotos, esclarece-se que esse aspecto foi considerado na elaboração da proposta e que isso é mitigado pela Lei do Aeronauta incluir, no cômputo da duração do trabalho do piloto, outros serviços realizados em terra, o que inclui o tempo gasto em atividades de manutenção preventiva.</p> <p>Sobre a preocupação de que as alterações propostas no tema de “Manutenção Preventiva por Pilotos” sejam precedentes para que as companhias aéreas obtenham regulamentações que as poupem em termos de mão de obra, esclarece-se que as alterações normativas seguem um processo estruturado, iniciado por uma fase de estudos detalhados, e que as alterações propostas neste tema, excluindo prerrogativas de manutenção preventiva para pilotos em aeronaves utilizadas em transporte regular (RBAC 121), não implicam em precedente para outras alterações – já que alterações adicionais devem seguir um processo normativo detalhado.</p> <p>A respeito da menção de participação de audiência pública realizada no Rio de Janeiro, esclarece-se que se trataram de reuniões participativas realizadas em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, porém não foram sessões presenciais da Audiência Pública nº 09/2018, cujas contribuições formalmente recebidas ocorreram exclusivamente por formulário eletrônico.</p>
<p><b>Contribuinte:</b> RENATO YOSHI TSUKAMOTO  <b>Organização:</b> FBVV - Federação Brasileira de Voo a Vela  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Entidade de Classe</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>

3748	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC 43 Emenda 02  <b>Item:</b> 43.7(b)-I(5)  <b>Tipo de Contribuição:</b></p> <p><b>Contribuição:</b>  [formulário ANAC com falha de programação: campo "Item" acima exageradamente restrito]  Incluir a seguinte redação:  RBAC 43, Apêndice A  (c) Manutenção Preventiva  (30) ou (33) inspeção anual em planadores e motoplanadores, e demais inspeções não-complexas deste tipo de aeronave, se o fabricante houver previsto listas de atividades correlatas em manual de voo ou de serviço, para as quais não seja exigida intervenção de técnico especializado.  Há poucos anos a manutenção preventiva de planadores e motoplanadores por piloto-proprietário passou a ser autorizada no Brasil pela regulamentação (RBAC 43), mas na prática ela ainda não foi implementada porque ainda persiste a exigência de IAM (inspeção anual de manutenção) realizada por oficina certificada em padrão 145. Tal situação origina dificuldade natural, decorrente do fato que os gestores de tais organizações muitas vezes não se sentem confortáveis em autorizar/atestar IAM depois de ações de manutenção realizadas fora de suas instalações, por pessoas não integrantes de seu ambiente controlado.</p> <p><b>Justificativa:</b>  No mundo, tradicionalmente o voo a vela é praticado em ambiente de aeroclube, onde convivem gerações diversas, incluindo desde jovens de 12 anos a idosos acima de 80 anos. Na imensa maioria dos casos, a longevidade da organização ao longo das décadas se dá através da atividade voluntária de seus membros. Um dia de voo tipicamente se desenrola aos finais de semana ou feriados, em que todos que pretendem voar naquela ocasião ali permanecerão por toda a jornada, desde a abertura das portas dos hangares pela manhã até seu fechamento à noite. Neste contexto, a troca de experiência entre os mais experientes e os novatos é intensa e duradoura.  Deste modo, nos países aeronauticamente relevantes do mundo, a atividade de manutenção de planadores e motoplanadores é, na maior parte dos casos, desempenhada pelos próprios pilotos, operadores que são frequentes e/ou longevos em relação a um determinado tipo de aeronave.  Por isso mesmo e pela baixa complexidade mecânica é que certas atividades que em outras categorias de aeronaves seriam consideradas complexas demais para um piloto, no caso de planadores e motoplanadores são comumente realizadas pelos próprios operadores. Apenas alguns exemplos:  - desmontagem e montagem da aeronave (asas, fuselagem, empenagens);  - conexão de comandos (profundor, leme, flaps, freio aerodinâmico);  - conservação das superfícies aerodinâmicas;  - desmontagem e lubrificação das superfícies de comando;  - medição e regulagem da deflexão de comandos;  - pequenos reparos;  - peso e balanceamento.  Adicionalmente, cada fabricante de planador traz instruções de manutenção tanto no manual de voo como no manual de serviço/manutenção. Nos dois exemplos abaixo, ressaltamos aquelas</p>	<p>Esta contribuição foi originalmente recebida no âmbito da Audiência Pública nº 07/2018, quando outras alterações no RBAC 43 foram submetidas para contribuições da sociedade. Contudo, por fazer parte deste tema normativo, a contribuição foi analisada no âmbito da Audiência Pública nº 09/2018.</p> <p>A análise da contribuição foi dividida nos seguintes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <b>Tarefas previstas no manual de voo:</b> a ANAC considera tarefas descritas no manual de voo da aeronave como sendo puramente operacionais e que não seguem os critérios da regulamentação de manutenção. Essa interpretação está em linha com o requisitos do Apêndice VIII da Parte M da regulamentação EASA;</li> <li>2) <b>Inspeção anual em planadores e motoplanadores:</b> a contribuição propõe que a inspeção anual de planadores e motoplanadores possa ser feita por piloto se houver listas de atividades correlatas em manual de voo ou serviço. Este aspecto é analisado na contribuição nº 3835, onde a contribuição não foi aproveitada.   Destaca-se, ainda, que existe diferença entre as tarefas de manutenção previstas anualmente para uma aeronave e a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) definida no parágrafo 91.403(i) do RBHA 91. A "inspeção anual", seja aquela prevista no programa de manutenção recomendado pelo fabricante ou aquela do Apêndice D do RBAC 43, é um conjunto de atividade de manutenção a ser realizada anualmente. Já a IAM é uma verificação de aeronavegabilidade que inclui documentação, conformidade com projeto de tipo aprovado, grandes alterações, grandes reparos, cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade e manutenção realizada por pessoas autorizadas. Na regulamentação da EASA, a IAM corresponde à emissão do <i>Airworthiness Review Certificate</i> (ARC), que não pode ser emitido pelo piloto.</li> <li>3) <b>Inspeções após pouso duro por pilotos:</b> na justificativa, são apresentados exemplos de publicações dos fabricantes permitindo inspeções após pousos duros pelo piloto. De acordo com a regulamentação proposta neste tema e a regulamentação EASA de referência, tais inspeções não são permitidas (parágrafo 43.3(g)-I(5)(iv) da minuta do RBAC 43 submetida à Audiência Pública nº 09/2018).</li> <li>4) <b>Comparação com aeronaves categoria primária:</b> Na justificativa, é feita comparação com o item de manutenção preventiva de aeronaves categoria primária, onde tais aeronaves, mesmo sendo mais complexas que planadores e motoplanadores, podem ter as tarefas que podem ser feitas pelo piloto especificadas pelo fabricante. Na proposta do RBAC 43 submetida à Audiência Pública nº 09/2018, foi proposto o parágrafo A43.1(c)(30)-I do Apêndice A do RBAC 43. Ainda que, para essas aeronaves, seja de fato previsto que o fabricante possa listar as tarefas de manutenção previstas pelo fabricante, há dois pontos que se diferenciam de planadores motoplanadores:  - tais tarefas constam em um programa especial de inspeções aprovado como parte do projeto de tipo da aeronave, previsto na RBAC 21, onde também é previsto o processo de treinamento desse piloto; e</li> </ol>
------	---	---

<p>ligadas ao piloto, constantes do manual de voo. Notar ainda que quando há a necessidade de intervenção por mecânico qualificado, tal condição em geral é claramente evidenciada.</p> <p>a) exemplo de planador biplace ASK-21  MANUAL DE VOO  <a href="http://www.bordersgliding.co.uk/FlightManuals/BGC_K21_21659_Flight_Manual.pdf">http://www.bordersgliding.co.uk/FlightManuals/BGC_K21_21659_Flight_Manual.pdf</a>  - Seção V.1 – Montagem  - Seção V.2 – Desmontagem  - Seção V.5 – Manutenção Preventiva  [Nota FBVV: neste caso específico, referente à conservação de superfícies e dos cintos de segurança]  - Página 41 – Desmontagem das superfícies de comando principais e esquema de lubrificação, com indicação específica para execução na inspeção anual.  - Seção IV.2 – Inspeções Diárias  “Após pousos duros ou esforços excessivos em voo, todo o planador precisa ser inspecionado com as asas e a empenagem desmontadas. Se algum dano for achado, um inspetor técnico precisa ser convocado. De maneira alguma alguém pode decolar novamente sem que o dano tenha sido reparado”.  [Nota FBVV: notar que o fabricante não exige que a inspeção após pouso duro ou esforço excessivo em voo seja feita por mecânico. A intervenção de mecânico é necessária apenas se o piloto/operador, a quem se dirige o manual de voo, constatar algum dano durante sua inspeção. Tal sistemática está baseada na combinação de dois fatores. O primeiro, a reconhecida capacidade de inspeção não apenas de um piloto, mas da governança prática que vigora em aeroclubes, em que os mais experientes serão envolvidos em uma inspeção do gênero. O segundo, o mitigador natural do risco de uma má manutenção, que é o fato de que aqueles pilotos que inspecionam colocariam as próprias vidas em risco se não fizessem um bom trabalho].  - Seção II.8 – Peso e balanceamento</p> <p>b) exemplo de planador biplace Grob Twin Astir  MANUAL DE VOO  <a href="http://tbss.us/txfiles/Grob%20103%20Twin%20Astir%20POH.pdf">http://tbss.us/txfiles/Grob%20103%20Twin%20Astir%20POH.pdf</a>  - Seção IV.2 – Inspeções diárias pré voo  [Nota FBVV: observar que este fabricante, Grob, também determina inspeção específica após pouso duro ou cargas excessivas em voo. Aplicam-se aqui as mesmas considerações feitas acima, no caso do ASK21, do fabricante Alexander Schleicher]  - Seção V.1 – Montagem e desmontagem  - Seção V.4 – Manutenção do planador  [Nota FBVV: além das atividades relativas à conservação das superfícies e dos cintos de segurança, o fabricante prevê tarefas de inspeção dos ganchos de reboque (“desligadores”), da roda do trem de pouso e seu respectivo sistema de freio. A inspeção anual é citada textualmente nos casos de verificação de desgaste de cabos e polias dos “desligadores”]  - Seção VI.2 – Instruções de serviço e manutenção  [Nota FBVV: nesta seção estão descritas diversas tarefas a serem cumpridas pelo piloto nas inspeções de 100 horas ou no mínimo na inspeção anual].  - Seção VI.3 – Referência para reparos  [Nota FBVV: esta seção referencia documento onde estão descritos os procedimentos para identificar, para o piloto, o que é um pequeno reparo e como executá-lo. Também há menção explícita quando é necessária a intervenção de um mecânico, isto é, no caso de grandes reparos]</p>	<p>- tais aeronaves não recebem um certificado de aeronavegabilidade padrão, apenas um certificado de aeronavegabilidade especial categoria primária.</p>
--	---



Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p>- Seção VI.5 – Peso e balanceamento</p> <p>Complementarmente, ressaltamos o “Part 43” do “Title 14” do “Code of Federal Regulations”, dos EUA, que inspirou as nossas regras do RBHA/RBAC 43. Em seu item (30) do Apêndice A-(c), referente às tarefas de manutenção preventiva, há a possibilidade de considerar que o piloto/operador de uma aeronave categoria primária (normalmente mais complexa que um planador ou motoplanador) possa realizar inspeções e outras tarefas de manutenção desde que estejam previstas desta maneira na certificação de tipo (o que é atendido no caso de estar previsto no manual de voo) e o piloto tenha recebido treinamento adequado.</p> <p><a href="https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=&amp;r=PART&amp;n=14y1.0.1.3.21">https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=&amp;r=PART&amp;n=14y1.0.1.3.21</a></p> <p>No âmbito dos países europeus, a manutenção de planadores e motoplanadores por piloto-proprietário, incluindo inspeção anual e pequenos reparos, já é tradicional e reconhecida por diversas Autoridades de Aviação Civil há mais de cinco décadas.</p> <p>A título de exemplo, no documento da EASA denominado “AMC/GM TO ANNEX I (PART-M) TO REGULATION (EU) No 1321/2014”, subtítulo “AMC AND GM TO APPENDICES TO PART-M”, em sua página 135 de 253, na parte referida como “AMC to Appendix VIII ‘Limited Pilot Owner Maintenance”, isto é, Meios Aceitáveis para Cumprimento do Apêndice VIII do “Part-M” (o regulamento para aeronavegabilidade continuada), que detalha as tarefas no âmbito da manutenção realizada pelo piloto proprietário, a EASA esclarece: “...the one-year inspection on a glider may normally be eligible for Pilot-owner maintenance”.</p> <p>Ressaltamos que a referida sistemática lá não está limitada unicamente ao que aqui no Brasil denominamos “manutenção preventiva”.</p> <p><a href="https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex%20I%20to%20Decision%202015-029-R%20-%20%28AMC-GM%20Part-M%29.pdf">https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex%20I%20to%20Decision%202015-029-R%20-%20%28AMC-GM%20Part-M%29.pdf</a></p> <p>Ainda mais que isso, com as modificações introduzidas pela EASA em 2015 e 2016 (“General Aviation Part-M Task Force”), os requisitos foram ainda mais simplificados.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> JAIR LOURENCO MACHADO  <b>Organização:</b> D.A Aviação Ltda.  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3770</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 145.155(d)-I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b>  Na Minuta V- o parágrafo 145.155(d) - I passa a vigorar com a seguinte redação: permanece a mesma redação do RBAC nº 145, Emenda 02,...(d)-I Todo o pessoal de inspeção diretamente relacionado com as atividades de manutenção, manutenção preventiva ou alteração, se vinculado a uma organização de manutenção localizada no Brasil, deve ser habilitado de acordo com o RBHA 65, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme critério estabelecido pela ANAC.</p>	<p>O parágrafo 145.155(d)-I, sobre pessoal de inspeção, foi alterado na minuta submetida à Audiência Pública nº 09/2018 para que, no caso de designação limita para pilotos segundo a seção 145.158-I, a licença de MMA não fosse requerida. A contribuição propõe que o texto desse parágrafo não seja alterado.</p> <p>A justificativa apresentada está relacionada ao conceito de manutenção de linha, sem relação com a contribuição.</p> <p>Adicionalmente, após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p><b>Justificativa:</b> Na IS nº 145-001 Revisão C no item 4.9, preconiza a proposta de alteração do item em questão da MINUTA: (alguns dos parágrafos abaixo: 4.9 Manutenção de Linha: manutenção de linha significa: a) uma inspeção programada que contém serviço e/ou inspeções que não requerem treinamento especial, equipamento especial (não confundir com ferramenta especial), recursos especiais ou instalações especiais (inclui checks progressivos, desde que todas as tarefas desses checks possam ser executadas seguramente no local pretendido); e b) uma tarefa que pode incluir: 1) pesquisa de panes; 2) correção de discrepâncias; 3) .... este não compete ao piloto 4) 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 5) pequenos reparos ou alterações que não requeiram extensas desmontagens e possam ser cumpridas por práticas simples.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p> <p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC 135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento “Justificativa” da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> MARIA REGINA DONA CELESTINO <b>Organização:</b> D.A- Aviação Ltda <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3751</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 145.158-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b> Encontra-se no Anexo</p> <p><b>Justificativa:</b> Encontra-se no anexo</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3751_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145.docx</p>	<p>Vide análise da contribuição nº 3752.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> ANDERSON EUSTAQUIO DOS SANTOS <b>Organização:</b> GOL Linhas Aéreas SA <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3813</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 145.158-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p>	<p>A respeito da necessidade de vínculo contratual no caso do piloto designado por organização de manutenção segundo a proposta da seção 145.158-I da minuta do RBAC 145 submetido à Audiência Pública nº 09/2018, esclarece-se que a proposta o requisito de vínculo contratual do parágrafo 145.151(b) do RBAC 145, não afetado nesta alteração, também se aplicaria ao modelo</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p><b>Contribuição:</b> A seção 145.158-I proposta não estabelece necessidade de vínculo contratual com a Organização de Manutenção que efetuará a sua designação, ao contrário do que requer o parágrafo 145.151(b).</p> <p><b>Justificativa:</b> O parágrafo 145.151(b) define que a OM 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"; O parágrafo 145.158-I(a) proposto estabelece que uma OM localizada no Brasil poderá "designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço", porém, não define a necessidade de qualquer vínculo com a OM, ao contrário do que é requerido pelo parágrafo 145.151(b).</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>de designação por piloto proposto. O detalhamento deste vínculo contratual, envolvendo necessariamente piloto, organização de manutenção e operador, constaria em Instrução Suplementar.</p> <p>Contudo, após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p> <p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC 135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento "Justificativa" da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> CARLOS EUSTAQUIO DOS SANTOS NEVES <b>Organização:</b> HELIBRAS - Helicópteros do Brasil SA <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3828</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 145.158-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Contribuição:</b> 145.158-I Designação limitada para pilotos (a) Uma organização de manutenção localizada no Brasil poderá designar o titular de uma licença válida de piloto emitida segundo o RBAC 61, exceto licenças de aluno piloto e de piloto privado, para executar tarefas específicas de manutenção e manutenção preventiva, inspecionar a aeronave quanto ao trabalho realizado e aprovar a aeronave para retorno ao serviço sob as seguintes limitações: (1) as tarefas sejam limitadas a: (i) manutenção preventiva; e (ii) tarefas de reconfiguração da aeronave para outras atividades, desde que o projeto de tipo ou suplementar de tipo aplicável preveja a reconfiguração rápida da aeronave, existam dados técnicos disponíveis para a reconfiguração e não sejam necessárias ferramentas especiais; (2) o piloto tenha completado e sido aprovado em treinamento inicial e recorrente cobrindo: (i) a regulamentação aplicável às atividades de manutenção e manutenção preventiva;</p>	<p>No modelo de designação de pilotos por organização de manutenção proposto na minuta do RBAC 145 submetido à Audiência Pública nº 09/2018, o requisito de que o piloto seja capaz de ler e compreender o idioma em que são escritos os dados técnicos presente no parágrafo 145.157(d)-I já seria aplicável ao piloto designado, já que este realizaria a aprovação para retorno ao serviço após os itens de manutenção que realizasse.</p> <p>Contudo, após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p> <p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>(ii) as tarefas de manutenção e manutenção preventiva designadas para o piloto, incluindo treinamento prático suficiente, bem como no uso dos dados técnicos aplicáveis; e</p> <p>(iii) os procedimentos aplicáveis da organização de manutenção;</p> <p>(3) a designação tenha validade limitada a no máximo 12 meses e sua renovação esteja condicionada à aprovação em treinamento recorrente;</p> <p>(4) a aeronave seja operada por esse piloto;</p> <p>(5) a aeronave não esteja vinculada a empresa que opere segundo o RBAC 121;</p> <p>(6) a aeronave encontre-se em local sem disponibilidade de mecânico de manutenção ou de organização de manutenção certificada para o modelo; e</p> <p>(7) o piloto porte consigo a designação original assinada de que trata esta seção.</p> <p>(8) O piloto deve ser capaz de ler e entender o(s) idioma(s) em que são apresentados os dados técnicos e as instruções para aeronavegabilidade continuada necessárias para a realização dos serviços constantes em suas especificações operativas.</p> <p><b>Justificativa:</b> No RBAC 145, os requisitos do pessoal de supervisão (145.153.(d)-I), inspeção (145.155.(c)-I) e APRS (145.157.(d)-I) descreve que a pessoal exercendo o papel de supervisão, inspeção e APRS devem ser capaz de ler e entender o idioma em que são apresentados os dados técnicos e as instruções para aeronavegabilidade continuada necessárias para a realização dos serviços constantes em suas especificações operativas. Sugerimos a inclusão de texto semelhante na designação limitada para pilotos no 145.158-I, vide item (8).</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento “Justificativa” da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> CARLOS EUSTAQUIO DOS SANTOS NEVES <b>Organização:</b> HELIBRAS - Helicópteros do Brasil SA <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3827</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 145.158-I(a)(2) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b> 145.158-I Designação limitada para pilotos (2) o piloto tenha completado e sido aprovado em treinamento inicial e recorrente cobrindo: (i) a regulamentação aplicável às atividades de manutenção e manutenção preventiva; (ii) as tarefas de manutenção e manutenção preventiva designadas para o piloto, incluindo treinamento prático suficiente, bem como no uso dos dados técnicos aplicáveis; e (iii) os procedimentos aplicáveis da organização de manutenção;</p> <p><b>Justificativa:</b> É proposto para a designação limitada para pilotos, segundo o RBAC 145.158-I.(a).(2), que o piloto tenha completado e sido aprovado em treinamento inicial e recorrente, como descrito abaixo. Porém, a questão entre “treinamento” e “conhecimento” não é especificada.</p>	<p>No modelo de designação de pilotos por organização de manutenção proposto na minuta do RBAC 145 submetido à Audiência Pública nº 09/2018, esclarece-se que são propostos requisitos mínimos de treinamento, cujos critérios para aprovação ou reprovação seriam aqueles do Programa de Treinamento da OM, da mesma forma como ocorre para outros treinamentos de manutenção realizados pelo pessoal da OM.</p> <p>Contudo, após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p>A ANAC não demandará provas ou evidências de aproveitamento?</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC 135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento "Justificativa" da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> ANTONIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE  <b>Organização:</b> LÍDER TÁXI AÉREO S/A - AIR BRASIL  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3774</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 145.158-I(a)(3)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Contribuição:</b>  (3) a designação esteja condicionada à aprovação em treinamento;  (7) o piloto porte consigo a designação de que trata esta seção, podendo ser informação em formato digital (Electronic Flight Bag).</p> <p><b>Justificativa:</b>  (3) A imposição geral do prazo de 12 meses é inadequada para tarefas simples, como verificação de detector de limalha.  (7) As empresas hoje tem opção de utilizar informação aeronáutica em formato digital de acordo com a IS 91-002, e a exigência de um papel assinado seria um retrocesso.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>A respeito da necessidade de renovação da designação a cada 12 meses, tal critério foi introduzido com base na regulamentação EASA utilizada como referência, e foi identificada como necessária como forma de acompanhamento das atividades realizadas pelo piloto designado.</p> <p>A respeito da possibilidade de porte da designação em meio eletrônico, ela é aceitável.</p> <p>Contudo, após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p> <p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC 135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento "Justificativa" da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> ALYSON ROBERTO LIMA DE OLIVEIRA  <b>Organização:</b> D.A. Aviação LTDA.  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3755</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b></p>	<p>Vide análise da contribuição nº 3752.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p>Em anexo.</p> <p><b>Justificativa:</b> Em anexo.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3755_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145 (2).docx</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> JAIR LOURENCO MACHADO <b>Organização:</b> D.A Aviação Ltda. <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3756	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b> anexo</p> <p><b>Justificativa:</b> anexo</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3756_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145 (2).docx</p>	Vide análise da contribuição nº 3752.
	<p><b>Contribuinte:</b> EDILSON RIBEIRO FILHO <b>Organização:</b> TBA COM 9212-01/ANAC - Edilson Ribeiro Filho <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3764	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b> Esclarecimento sobre a manutenção preventiva por parte de piloto de aeronaves.</p> <p><b>Justificativa:</b> Questionamos o preparo de um piloto de avião ser autorizado a executar manutenção preventiva em aeronaves.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3764_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145..docx</p>	Vide análise da contribuição nº 3752.
	<p><b>Contribuinte:</b> NATALIA DONA CELESTINO PAVAO <b>Organização:</b> DA Aviação Ltda ME <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3765	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p>	Vide análise da contribuição nº 3752.

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p><b>Contribuição:</b> Vide em anexo</p> <p><b>Justificativa:</b> Vide Anexo</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3765_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145 .pdf</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> FABIOLA POMPEIA DOMINGUES <b>Organização:</b> D.A AVIAÇÃO LTDA <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3766	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b> Em anexo</p> <p><b>Justificativa:</b> Em anexo</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3766_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145.docx</p>	Vide análise da contribuição nº 3752.
	<p><b>Contribuinte:</b> GUSTAVO DONA CELESTINO <b>Organização:</b> D.A AVIAÇÃO LTDA <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3767	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b> Segue em anexo</p> <p><b>Justificativa:</b> Segue em anexo</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3767_AUDIENCIA PÚBLICA 43 E 145.docx</p>	Vide análise da contribuição nº 3752.
	<p><b>Contribuinte:</b> DIOGO HENRIQUE PEREIRA SAMPAIO <b>Organização:</b> D.A AVIÇÃO <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3768	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p>	Vide análise da contribuição nº 3752.



Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p><b>Contribuição:</b> NÃO SOU A FAVOR</p> <p><b>Justificativa:</b> NÃO SOU A FAVOR</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3768_AUDIENCIA PÚBLICA_43 E 145.docx</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> MARIA REGINA DONA CELESTINO <b>Organização:</b> D.A - Aviação Ltda. <b>Categoria do Contribuinte:</b> Outros</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3769</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 145 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Contribuição:</b> Estivemos no dia 21/05/18, representado em torno de 27 Organizações de Manutenção, na Audiência Pública Nº 9/18, Minuta referente a alterações aos RBAC 43, 135, 137 e 145, que visa dar atribuições de manutenção preventiva a pilotos/operador e explorador. Foi apresentado na audiência que a Designação Formal destes serviços será dada pelas Organizações de Manutenção (OM), e responderemos como se fosse um trabalho da OM, ou seja, após a Designação Formal, passarão a usar nosso MOM, MCQ, PPSP, nossas conquistas, subsidiariamente nosso COM. Além da retirada do trabalho que seria prerrogativa da OM, estarão recebendo, ou não, por isso; e ao que nos remete é que a maioria dos pilotos não querem isso, pelo menos, aos que estavam presentes, se colocaram contrários as alterações propostas, e a única e responsável pela qualidade dos serviços de manutenção preventiva executados pelos pilotos/operador e exploradores será a OM. Segurança de Voo é o principal objetivo das OM's, o grande "chavão" da ANAC. No referido assunto o único a ser beneficiado é o proprietário, operador e explorador da Aeronave. O piloto terá dupla função laboral. A OM responderá por todo histórico de manutenção preventiva nas aeronaves que este piloto estiver executando, e ainda ao Ministério do Trabalho, pois estará sob subordinação da OM. Responderemos duplamente pela execução da manutenção preventiva, uma como OM (perante ANAC), outra como Empregador. Declaramos para os representantes da ANAC que não concordávamos com estas alterações na legislação e apresentamos nossas motivações para esta discordância. Apresentamos algumas sugestões a quem estiver interessado em dar atribuição de mecânico ao piloto não sendo necessário alteração aos BHAC em detrimento da maioria da comunidade aeronáutica, em especial as OM's. Foram elencadas duas sugestões à ANAC para atender a quem tiver o interesse de atribuir ao piloto como mecânico: SUGESTÃO 01 - Pelo Fabricante, se determinado em Manual de operação/AD's e DA's, tarefas estas de instrução para Aeronavegabilidade atribuídas ao piloto, neste caso uma vez escrita</p>	<p>A respeito da menção de participação de audiência pública em 21/05/2018, esclarece-se que se trataram de reuniões participativas realizadas em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, porém não eram sessões presenciais da Audiência Pública nº 09/2018, cujas contribuições formalmente recebidas ocorreram exclusivamente por formulário eletrônico.</p> <p>Sobre o posicionamento da contribuição contrário ao modelo de designação, esclarece-se que, na proposta submetida à Audiência Pública nº 09/2018, a manutenção realizada por piloto sob designação seria, sim, serviço realizado sob o Certificado de Organização de Manutenção (COM), ou seja, efetivamente prestado pela organização de manutenção. Contudo, caberia à OM decidir sobre adotar tal modelo, bem como de escolher quais pilotos e quais serviços realizar. Somente as tarefas de manutenção preventiva associadas à viabilidade da operação fariam parte do escopo de designação já que, dentre os requisitos propostos, a manutenção pelo piloto sob designação somente ocorreria em locais sem disponibilidade de um Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA).</p> <p>Após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p> <p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC 135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento "Justificativa" da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>



Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p>pelo fabricante, não há nenhuma necessidade de Designação Formal, nem outra forma de vinculação com autorização da ANAC; uma conduta coberta pelo Manual; SUGESTÃO 02- Submeter-se ao RBHA 11 - PROCEDIMENTOS E REGRAS GERAIS PARA A ELABORAÇÃO DE REGRAS E EMENDAS AOS REGULAMENTOS BRASILEIROS DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA.</p> <p>Portanto, caso tenham outras sugestões, favor colaborar para que não continuem castrando nossas OM's e possamos continuar com nossos trabalhos no segmento de prestação de serviço no segmento aeronáutico. Usem o "FORMULÁRIO" <a href="http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento-1">http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento-1</a> - O link para preencherem o "FORMULÁRIO" com sugestões, indignações, entre outros.</p> <p>A esperança tem duas filhas lindas, a indignação e a coragem; a indignação nos ensina a não aceitar as coisas como estão; a coragem, a mudá-las.</p> <p>Santo Agostinho Atenciosamente, agradeço a todos pela grande contribuição e apoio a causa coletiva.</p> <p>D. A – Aviação Ltda. Regina- Diretora Comercial e-mail: d.a.aviacao@terra.com.br Técnico em Manutenção de Aeronaves- CREA Nº 5062678970- Assistente Social- CRESS Nº 47.098- Especialização- MBA – Gestão em RH END-CTA LP1 -323.12 Técnico em Contabilidade Facilitador de CRM/ANAC – Reg GCRH Nº 22.466 Gestora - Sistema de Gestão da Qualidade NBR ISSO 9001- SGQ- 076.2012 Rua: José Fonzar, 2263 – Birigui – SP – Cep: 16.201-137 Fone: (18) 3642-5048/ (18) 99783-1844 Skype: regina_daaviacao@hotmail.com Graduando em Bacharel de Direito Imprimir se necessário, a natureza agradece.</p> <p><b>Justificativa:</b> Enviado o e-mail a comunidade aeronáutica no segmento de Organizações de Manutenção e recebemos o apoio de 163 Organizações em menos de 6 horas apoiando a pretensão.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>As novas alternativas estão em linha com a "Sugestão 01" apresentada nesta contribuição.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> JERIMIAS DE SOUSA GOMES <b>Organização:</b> PESSOA NATURAL <b>Categoria do Contribuinte:</b> Mecânico de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3753</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 43.1-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p>	<p>A contribuição propõe a exclusão do parágrafo 43.1-I (Definições), porém, em seu texto, entende-se que o contribuinte é contra a possibilidade de pilotos realizarem manutenção preventiva, com a argumentação de que cada categoria deva cumprir sua função conforme sua formação. A justificativa se baseia numa comparação entre diferentes modalidades médicas.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p><b>Contribuição:</b> É DE RESPONSABILIDADE DE CADA CATEGORIA CUMPRIR SUA FUNÇÃO (PAPEL) PROFISSIONAL A QUAL FOI FORMADO, E ESSA É UMA RESPONSABILIDADE DO TMA (TÉCNICO MANUTENÇÃO DE AERONAVES) ENTÃO EU EXCLUO ESSA RESPONSABILIDADE AO PILOTO.</p> <p><b>Justificativa:</b> 'COMPARAREMOS UMA INTERVERSÃO CARDÍACA POR UM CIRURGIÃO ORTOPÉDICO COM CERTEZA TEREMOS A MORTE DESSE PACIENTE, POIS ESSA NÃO É A FORMAÇÃO DO ORTOPEDISTA. A MANUTENÇÃO SEJA ELA QUAL FOR É DE RESPONSABILIDADE DO TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES POIS ESSA É SUA FORMAÇÃO.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>A contribuição não foi aproveitada pois, apesar de respeitar as formações básicas de cada categoria, o conjunto de requisitos de complexidade da tarefa, porte da aeronave, utilização não comercial da aeronave, do piloto ser seu proprietário e do piloto se considerar apto para realização da tarefa restringem tais ações a um escopo bastante reduzido e simples de intervenções, bem como a um público bastante limitado, majoritariamente dedicado ao próprio desporto.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO <b>Organização:</b> Icon Aviation <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
3823	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 43.1-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Contribuição:</b> Dados técnicos aceitáveis são aqueles publicados nos manuais e especificações técnicas das aeronaves, motores, hélices e seus componentes, manuais e especificações técnicas de máquinas e ferramentas empregadas na manutenção e especificações técnicas de produtos e outros insumos.</p> <p><b>Justificativa:</b> Não há, que eu saiba, outro ponto na regulamentação que esclareça quais são os dados técnicos aceitáveis. Como é feita menção a eles nesse regulamento, é uma boa oportunidade de uniformizar o assunto.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>O conceito de dados técnicos aceitáveis é utilizado em diversos trechos da regulamentação da ANAC, inclusive no RBAC 43, e sua definição consta na IS 21-004C, item 4.1.5.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO <b>Organização:</b> Icon Aviation <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
3822	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 43.1-I(d)-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Contribuição:</b> (d)-I Tarefa de manutenção crítica significa uma tarefa que envolva a montagem ou afete sistema ou parte de aeronave, motor ou hélice tais que um erro durante a execução da tarefa possa afetar diretamente a segurança operacional. A redução da segurança operacional está relacionada com</p>	<p>A ANAC concorda com a necessidade de detalhamento da definição, porém tal detalhamento será realizado através da IS 43-012.</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>a redução da controlabilidade, redução de desempenho, diminuição de resistência estrutural, aumento da carga de trabalho dos pilotos, afete negativamente a consciência situacional dos pilotos, afete negativamente os sistemas de emergência da aeronave ou afete múltiplos sistemas.</p> <p><b>Justificativa:</b> O objetivo da nova redação e dar clareza à terminologia vaga de sistemas críticos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO <b>Organização:</b> Icon Aviation <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
3816	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 43.3(g)-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Contribuição:</b> (g)-I O titular de uma licença de piloto, de certificado de piloto de aeronave leve esportiva (CPL) ou de certificado que venha a substituir o CPL, exceto de licença de aluno piloto, emitidos de acordo com o RBAC 61, pode executar manutenção preventiva ou corretiva em uma aeronave desde que as seguintes condições sejam atendidas:</p> <p><b>Justificativa:</b> 1) Manutenções corretivas podem ser bem simples. Por isso, não há justificativa para se limitar só à mnt preventiva. 2) A necessidade de atuação dos pilotos executando manutenções corretivas pode ser maior do que as preventivas, por não ser possível prevê-las.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>Apesar do termo "manutenção preventiva" possuir conotação de que incluiria somente itens de manutenção não corretiva, o conceito inclui, também, ações corretivas de baixa complexidade (vide listagem de tarefas de manutenção preventiva no parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43.</p> <p>Durante a fase de estudos, a ANAC identificou este problema na terminologia, mas optou por não alterá-la em função da harmonização com a regulamentação FAA, devido ao fato de ser um termo já bastante conhecido na comunidade aeronáutica e pelo fato de que sua alteração requereria revisão de uma grande quantidade de regulamentos e outros normativos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO <b>Organização:</b> Icon Aviation <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
3817	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 43.3(g)-I(1) <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Contribuição:</b> Essa redação exclui qualquer possibilidade de detentores de certificados de operação se beneficiarem de manutenção por pilotos sendo que esse operadores podem, mais facilmente, criar procedimentos robustos para que a manutenção por pilotos seja segura.</p> <p><b>Justificativa:</b></p>	<p>Os critérios de manutenção preventiva contidos no parágrafo 43.3(g)-I da minuta do RBAC 43 submetida à Audiência Pública nº 09/2018 foram propostos exclusivamente para pilotos proprietários em função de que este escopo, passível de realização sem supervisão de um ente certificado, estar limitado a operações de menor risco à segurança operacional, em sua maioria para desporto próprio, fomentando tais operações.</p> <p>Para operações comerciais ou realizadas por um piloto que não seja proprietário, foi proposto o modelo de designação por organização de manutenção conforme seção 145.158-I da minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018, ainda que o modelo proposto tenha sido alterado após o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>Manutenções de baixa complexidade podem ser executadas por pilotos independente do seu vínculo com a operação.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> RENATO YOSHI TSUKAMOTO  <b>Organização:</b> FBVV  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Piloto</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3833</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 43.3(g)-I(1)(iii)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Contribuição:</b>          (iii) a aeronave seja operada por pessoa jurídica com propósito de recreação e sem fins lucrativos, da qual o piloto seja membro e pela qual o piloto tenha sido designado para realização de tarefas limitadas de manutenção naquela aeronave;</p> <p><b>Justificativa:</b>          Eliminar o trecho “e esteja diretamente envolvido nas tomadas de decisão”, uma vez que tal requisito estará, na imensa maioria das vezes, desprovido de conexão com a realidade, não se enxergando a real necessidade de tal exigência. Em outras palavras, nos aeroclubes de voo a vela, as pessoas capazes tecnicamente de realizar tarefas de manutenção e inspeção de maneira confiável muito frequentemente apresentam perfil comportamental de atenção a detalhes e procedimentos. Tal perfil não é comum em gestores de organizações (que tomam as decisões em nome das mesmas), cujo perfil comportamental privilegia a capacidade de comunicação e de gestão de pessoas. Dito de outra maneira, gestores de organizações (que tomam decisões por elas) dedicam mais tempo a compreender pessoas, a estreitar relacionamentos, tendo menor disponibilidade para desenvolver “coisas” e procedimentos, delegando tal necessidade organizacional para pessoas de perfil mais técnico.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>A ANAC concorda com a justificativa de que, nas organizações com propósito de recreação e sem fins lucrativos, tais como clubes de voo, as pessoas envolvidas no processo de tomada de decisão não sejam, necessariamente, aquelas envolvidas no dia a dia da operação.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> RENATO YOSHI TSUKAMOTO  <b>Organização:</b> FBVV  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Piloto</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3834</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 43.3(g)-I(2)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Contribuição:</b>          (2) o piloto possua habilitação válida aplicável à aeronave, não sendo necessário estar com certificado médico válido ou dispor de experiência recente;</p> <p><b>Justificativa:</b></p>	<p>A contribuição consiste em não exigir certificado médico válido nem dispor de experiência recente para que o piloto proprietário possa realizar manutenção preventiva conforme parágrafo 43.3(g)-I da minuta do RBAC 43 submetida na Audiência Pública nº 09/2018.</p> <p>Considerando que o propósito da regra é o de permitir que pilotos proprietários possam realizar itens de manutenção preventiva simples nas próprias aeronaves, a manutenção preventiva realizada em casos de falta de experiência recente ou sem certificado médico válido ocorreriam primariamente para preservação da aeronave em períodos de inatividade, ou em períodos curtos entre o vencimento do CMA ou da experiência recente e sua renovação. Tal situação está alinhada com o contexto da regra proposta e é aplicável.</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

<p>A execução de tarefas de manutenção pelo piloto/proprietário/operador requer familiarização com a aeronave e conhecimentos de manutenção. Pode-se considerar que o piloto precisa renovar sua familiarização caso tenha-se passado muito tempo (anos) sem que o mesmo tenha voado, o que é coberto pela exigência de que sua habilitação não esteja vencida. No entanto, não é razoável supor que, no curto prazo (meses), o piloto perca tal familiarização ou conhecimentos. Assim, não seria aceitável que o piloto/proprietário/operador fosse impedido de executar as tarefas apenas pelo fato de não contar com a experiência recente (últimos 3 meses). Da mesma forma, tal familiarização e conhecimento não são perdidos se o piloto está com seu CMA vencido, até mesmo porque não há exigência de CMA nem mesmo para mecânico de manutenção aeronáutica. O adendo proposto pela FBVV é necessário para não dar margem à interpretação excessiva que possa considerar que a habilitação não seja válida se o CMA não estiver válido ou se o piloto não dispuser de experiência recente.</p> <p>Além disso, é importante eliminar “ao modelo” pois sua inserção é dispensável e pode induzir à confusão, dado que as habilitações mais básicas (isto é, não comerciais, não “de tipo”) são habilitações amplas, por categoria de aeronave.</p> <p>Na EASA, a questão da capacidade psicofísica é explícita:  <a href="https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex%201%20to%20Decision%202015-029-R%20-%20%28AMC-GM%20Part-M%29.pdf">https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex%201%20to%20Decision%202015-029-R%20-%20%28AMC-GM%20Part-M%29.pdf</a>          Page 102 of 253          AMC M.A.803 Pilot-owner authorisation          5. Not holding a valid medical examination does not invalidate the pilot licence (or equivalent) required under M.A.803(a)1 for the purpose of the Pilot-owner authorisation.</p> <p>Por sua vez, na EASA, a questão da experiência recente não é explícita porque não existe requisito de tal tipo (meses), existindo apenas requisito similar à revalidação da habilitação (anos).</p> <p>Na FAA, a expressão do 43.3 (g) “the holder of a pilot certificate issued under part 61” é equivalente, no Brasil, a ser detentor de uma licença emitida conforme RBAC 61. É público e notório que nas regras norte-americanas a expressão requer somente que o piloto tenha recebido a licença uma vez na sua vida, desde que a mesma não esteja suspensa nem tenha sido revogada/cancelada, sem que exista qualquer exigência com relação a deter também um certificado médico conforme o “part 67” ou contar com experiência recente conforme o “part 61”.</p> <p>Assim sendo, a nova exigência brasileira de habilitação válida seria equivalente, na FAA, a deter um “rating” dentro do prazo de validade, sendo que naquela jurisdição, para as licenças mais básicas (no caso norte-americano, “private”), nem existe emissão simultânea de “rating”, diferentemente do que acontece com as habilitações no Brasil.</p> <p>Concluindo, a exigência brasileira de habilitação válida já é superior ao praticado nos EUA e na Europa e, portanto, as exigências de experiência recente ou de CMA válido seriam excessivas, muito desproporcionais, sem representar ganhos para a segurança operacional.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>De acordo com a seção 61.17 do RBAC 61 (emenda 08), as licenças e certificados de piloto são permanentes, porém o exercício das prerrogativas é condicionado à validade do Certificado Médico Aeronáutico, à validade das habilitações, à posse de experiência recente, à não restrição por motivo de idade, e à licença ou certificado não estar cassado, suspenso, cancelado ou tiver sido renunciado.</p> <p>Já a seção 61.19 do RBAC 61 (emenda 08) estabelece a validade das habilitações apenas em termos de prazo.</p> <p>O texto do parágrafo 43.3(g)-I(2) da minuta do RBAC 43 submetida à Audiência Pública nº 09/2018 previa apenas que a habilitação estivesse válida. Porém, a partir da análise da contribuição, faz-se necessário também assegurar que a licença ou certificado de piloto não esteja cassada, suspensa, cassada ou tenha sido renunciada, de forma que o texto do parágrafo foi editado para:</p> <p>“o piloto possua habilitação válida aplicável ao modelo da aeronave e sua licença ou certificado de piloto não se encontre cassado, suspenso ou cancelado pela ANAC e não tenha sido renunciado;”</p> <p>Conforme análise acima, considerando que o RBAC 61 já explicita o que é a validade das habilitações, não se faz necessário explicitar no texto do RBAC 43 que o CMA possa estar vencido ou que o piloto possa estar com experiência recente vencida, o que pode ser esclarecido na IS 43-012, a qual será revisada juntamente neste processo.</p>
<p><b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO  <b>Organização:</b> Icon Aviation  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada   <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada   <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada   <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

3818	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 43.3(g)-I(3)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Contribuição:</b>  Mesmo aeronaves com motores a turbina possuem tarefas de manutenção de baixa complexidade.</p> <p><b>Justificativa:</b>  Operadores detentores de certificado, os quais podem mais facilmente criar procedimentos robustos para que seus pilotos façam pequenas manutenções, não se beneficiarão desse regramento.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>As prerrogativas propostas para que pilotos possam realizar manutenção preventiva foram propostas no parágrafo 43.3(g)-I da minuta do RBAC 43 submetida na Audiência Pública nº 09/2018 com propósito de possibilitar, de forma proporcional, que operações de menor complexidade e menor exposição ao risco tivessem maior flexibilidade e pudessem proporcionar maior viabilidade e redução de custos quando a aeronave é utilizada para próprio lazer e desporto, tipicamente em baixa utilização. Para isso, as condições do texto do requisito proposto incluem limitação de que o piloto seja proprietário da aeronave, a aeronave seja de baixa complexidade e as tarefas de manutenção sejam de baixa complexidade.</p> <p>Adicionalmente, ressalta-se que o texto proposto se baseia na regulamentação da EASA (Parte M, ponto M.A.803 – <i>Limited Pilot-owner Maintenance</i>), o qual limita a manutenção para aeronaves “não complexas” de até 2730 kg de peso máximo de decolagem, sendo que as aeronaves “complexas” são definidas na <i>Basic Regulation</i> da EASA. A avaliação dos possíveis modelos de aeronave que possam se incluir na definição de “aeronaves não complexas de até 2730 kg de peso máximo de decolagem” resultou nas limitações de complexidade das aeronaves contidas no parágrafo 43.3(g)-I(3) da minuta do RBAC 43 submetida na Audiência Pública nº 09/2018. Ressalta-se, ainda, que a Instrução Normativa ANAC nº 15/2008 prevê, em seu Art. 5º, que, quando o texto do RBAC for baseado em regulamentos estrangeiros, seu texto deve refletir, o mais próximo possível, o texto do regulamento no qual ele se baseou.</p> <p>Dessa forma, mesmo concordando com o argumento de que aeronaves com motores a reação possuem tarefas de manutenção de baixa complexidade, decidiu-se por manter a limitação com propósito de restringir a manutenção preventiva pelo piloto proprietário às operações de lazer e desporto próprio onde há menor risco, bem como de preservar a harmonização com a regulamentação da EASA utilizada como referência.</p> <p>A respeito do texto da justificativa, onde é mencionado que operadores detentores de certificado não se beneficiariam desta regra, ressalta-se que as prerrogativas propostas no parágrafo 43.3(g)-I da minuta do RBAC 43 submetida para Audiência Pública são destinadas a pilotos proprietários.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO  <b>Organização:</b> Icon Aviation  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
3819	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 43.3(g)-I(4)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Contribuição:</b>  O que deve ser avaliado é a complexidade da manutenção.</p> <p><b>Justificativa:</b>  Operadores detentores de certificado podem, mais facilmente, criar procedimentos robustos para que seus pilotos executem manutenções de baixa complexidade.</p>	<p>As prerrogativas propostas para que pilotos possam realizar manutenção preventiva foram propostas no parágrafo 43.3(g)-I da minuta do RBAC 43 submetida na Audiência Pública nº 09/2018 com propósito de possibilitar, de forma proporcional, que operações de menor complexidade e menor exposição ao risco tivessem maior flexibilidade e pudessem proporcionar maior viabilidade e redução de custos quando a aeronave é utilizada para próprio lazer e desporto, tipicamente em baixa utilização. Para isso, as condições do texto do requisito proposto incluem limitação de que a aeronave não seja utilizada em operações comerciais em geral.</p> <p>A respeito do texto da justificativa, onde é mencionado que operadores detentores de certificado podem, mais facilmente, criar procedimentos robustos para que seus pilotos executem manutenções de baixa complexidade, ressalta-se que as prerrogativas propostas no parágrafo</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema "Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos" da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	Arquivo anexo: Não há.	43.3(g)-I da minuta do RBAC 43 submetida para Audiência Pública são destinadas a pilotos proprietários.
	<b>Contribuinte:</b> ANDERSON EUSTAQUIO DOS SANTOS <b>Organização:</b> GOL Linhas Aéreas SA <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3812	<b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 43.3(g)-I(5)(iii) <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Contribuição:</b> Incluir na lista de ferramentas calibráveis: manômetros e calibradores de folga.  <b>Justificativa:</b> O parágrafo 43.3(g)-I(5)(iii) informa que: "sua execução não requeira ferramentas especiais ou calibradas, exceto torquímetro e crimpador de fios". O quadro informativo referente à proposta de alteração do RBAC 43 informa que "Em relação às tarefas permitidas, a regulamentação EASA requer que a tarefa não seja complexa, conforme Apêndice VIII(b)(9) da Parte M, enquanto o texto proposto para o RBAC 43 limita às tarefas de manutenção preventiva listadas no parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43. Os critérios que definem se uma tarefa é complexa no âmbito da EASA constam no Apêndice VII da Parte M. O parágrafo A43.1(c) lista como tarefas de manutenção preventiva: (1) remoção, instalação e reparos de pneus; (18) substituição de rodas e esquis quando o cálculo do peso e balanceamento não é requerido; Tarefas estas que exigem manômetro calibrado para a correta calibragem dos pneus, e: (20) substituição, limpeza ou ajuste de folga das velas do motor (convencional); A qual pode exigir o uso de um calibrador de folga para ajuste da folga das velas	A listagem de itens de manutenção preventiva contida no parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43 possui três propósitos: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Delimitar escopo comum a todas habilitações de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (MMA), conforme seções 65.85, 65.87 e 65.88 do RBAC 65 (não afetado por este tema normativo);</li> <li>2) Delimitar as tarefas que, em conjunto com outras restrições, podem ser realizadas por um piloto proprietário sob o parágrafo 43.3(g)-I, conforme proposta submetida para Audiência Pública nº 09/2018; e</li> <li>3) Delimitar as tarefas que, em conjunto com outras restrições, podem ser realizadas por um piloto designado por Organização de Manutenção conforme parágrafo 145.158-I do RBAC 145, conforme proposta submetida para Audiência Pública nº 09/2018.</li> </ol> Dessa forma, ainda que a realização das tarefas dos parágrafos A43.1(c)(1), (18) e (20) de fato requeira as ferramentas propostas na contribuição, elas seriam aplicáveis somente aos propósitos (1) e (3) acima.  No caso da manutenção preventiva realizada por piloto proprietário sob o parágrafo 43.3(g)-I da minuta do RBAC 43, as restrições adicionais no uso de ferramentas especiais são consideradas importantes para assegurar simplicidade no escopo permitido para tais pilotos, de forma que nem todas as tarefas listadas no parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43 sejam aplicáveis nessa situação.
	<b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO <b>Organização:</b> Icon Aviation <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3820	<b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 43.3(g)-I(5)(iv) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Contribuição:</b> a tarefa executada pelo piloto não tenha por objetivo atestar cumprimento total de uma inspeção anual; e  <b>Justificativa:</b>	A limitação do parágrafo 43.3(g)-I(5)(iv) da minuta do RBAC 43 submetida na Audiência Pública nº 09/2018 é derivada da regulamentação correspondente da EASA utilizada como referência (Parte M, Apêndice VIII, item (b)(9)). O objetivo do requisito é evitar que o piloto realize a inspeção anual ou inspeção de 100 horas da aeronave, ou seja, em tais momentos a aeronave seria mantida exclusivamente por uma organização de manutenção ou por um mecânico de manutenção aeronáutica, mesmo que parte do escopo seja composto por tarefas simples.



Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p>O fato mais relevante a ser considerado é a complexidade da operação. Existem modelos de aeronave que possuem manutenções complexas com baixos e intervalos e manutenções simples com intervalos maiores. Outro ponto é que existem manutenções que são feitas em intervalos de 12 meses e que podem ou não ser feitas junto da inspeção anual da aeronave. Essas inspeções, se forem simples o bastante, deveriam ser de execução prevista por pilotos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> RENATO YOSHI TSUKAMOTO  <b>Organização:</b> FBVV  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Piloto</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3835</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 43.3(g)-(5)(iv)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Contribuição:</b>          (iv) a tarefa executada pelo piloto não tenha por objetivo atestar cumprimento total ou parcial de uma inspeção de 100 horas ou inspeção anual, a menos que a aeronave seja um planador ou motoplanador com roteiro de inspeção definido pelo fabricante.          (v) a tarefa executada pelo piloto não seja uma inspeção especial não programada;          (vi) a tarefa não afete sistema essencial para voo IFR.</p> <p><b>Justificativa:</b>          [Nota FBVV: Antes de mais nada, a FBVV parabeniza mais uma vez a ANAC pela iniciativa. Particularmente com relação ao tema tratado nesta audiência, a entrada em vigor de novas medidas têm o potencial de iniciar a remoção de obstáculos desnecessários, que historicamente nada agregaram à segurança operacional e que limitaram o crescimento da aviação certificada de pequeno porte nas últimas décadas. A FBVV salienta, ainda, que os textos aqui inseridos têm desenvolvimento limitado e, portanto, coloca-se à disposição da ANAC para aprofundar a discussão em eventuais reuniões. Dado ainda que o formulário não permite a utilização de recursos que facilitam a leitura e interpretação, tomamos a liberdade de anexar arquivo com textos mais bem formatados.]          Com referência ao requisito da EASA no Part M, Appendix VIII (b) (9) (“is part of the annual or 100h check contained in the Minimum Inspection Programme described in M.A.302(i)”) a interpretação que está sendo dada pela ANAC não está completamente correta.          Na página 13 de 42 do arquivo “ap-9-2018-qc-rbac-43.pdf”, na coluna “Justificativas”, consta: “o objetivo do requisito é evitar que o piloto realize a inspeção anual ou inspeção de 100 horas da aeronave”.          Note-se que o item (9) do Appendix VIII (b) acima referenciado foi inserido na regulamentação apenas recentemente, na mesma edição que aprovou modificações que caracterizam o assim chamado “Part M Light”, que simplificou a manutenção da aviação geral de pequeno porte (com aeronaves não complexas em operações não comerciais). Ora, uma dessas simplificações introduzidas foi exatamente a possibilidade de utilizar o “Minimum Inspection Programme”, conforme M.A.302(j).</p>	<p>A contribuição propõe reorganizar o parágrafo 43.3(g)-(5)(iv) da minuta do RBAC 43 submetida na Audiência Pública nº 09/2018 de forma que a limitação não seja aplicável a planadores e motoplanadores com roteiro de inspeção definido pelo fabricante.</p> <p>A justificativa remete à regulamentação EASA na qual o parágrafo foi baseado, indicando que a limitação do item (b)(9) do Apêndice VIII da Parte M da EASA foi introduzida na criação do “Minimum Inspection Programme”, como alternativa ao Programa de Manutenção Aprovado da aeronave. Nessa opção, segundo a contribuição, o piloto não poderia executar ele mesmo a inspeção.</p> <p><b>Nota:</b> os programas de manutenção declarados e customizados referenciados existem somente no contexto da Parte M <i>Light</i>, a qual ainda não se encontra em vigor e depende de emissão da regra pela Comissão Europeia.</p> <p>Em função da argumentação apresentada, a origem da limitação do item (b)(9) do Apêndice VIII da Parte M da EASA foi avaliada, como segue:          - O <i>Minimum Inspection Programme</i> foi criado no âmbito do projeto normativo <a href="#">RMT.0463 e RMT.0547</a>, dentro da primeira fase desse projeto, com alterações submetidas para audiência pública no <a href="#">NPA 2012-17</a>;          - No NPA 2012-17, não consta a limitação do Apêndice VIII, item (b)(9), da Parte M;          - Na análise de contribuições do NPA 2012-07 (<a href="#">CRD to NPA 2012-17</a>), comentário 28 (p. 137 do documento), consta o seguinte:</p> <p>“It must be clear that this 100 hrs / annual inspection cannot be performed under pilot’s owner maintenance approval due to requirements of special tools, training and experience in maintaining aircraft.”          Resposta:          “Accepted          Appendix VIII ‘Limited Pilot-Owner Maintenance’ has been amended”</p> <p>- Assim, a restrição surgiu em consequência da preocupação, recebida em um comentário, de que o piloto-proprietário não pudesse desempenhar as tarefas de 100h ou inspeção anual devido à necessidade de ferramentas especiais, treinamento e experiência na manutenção de aeronaves;</p>



<p>Contudo, o conceito do “Minimum Inspection Programme” é de que ali estão listadas apenas as tarefas de inspeção imprescindíveis e, por isso mesmo, não necessariamente vai conter todos os itens recomendados pelo fabricante/detentor do certificado de tipo.</p> <p>No âmbito da EASA, podemos classificar informalmente em três os níveis principais nos programas de manutenção de aeronaves de pequeno porte, em ordem crescente de rigor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minimum Inspection Programme, que essencialmente reflete uma lista padronizada de inspeções para ser executada a cada 100 horas (no caso de aviões e motoplanadores “touring”) ou anualmente (para aviões, planadores e qualquer tipo de motoplanador), prevalecendo o evento que ocorrer primeiro;</li> <li>- Declared Aircraft Maintenance Programme, customizado pelo proprietário/operador para uma aeronave específica, sem estar condicionado à aprovação prévia das autoridades de aviação civil;</li> <li>- “Default” Aircraft Maintenance Programme, que espelha todas as recomendações do fabricante (ou detentor do certificado de tipo ou Design Approval Holder – DAH).</li> </ul> <p>Desta maneira, a introdução do item (9) do Appendix VIII (b) foi necessária para esclarecer que, no caso específico em que o proprietário/operador optasse pelo “Minimum Inspection Programme”, ao invés de seguir todas as recomendações do fabricante (“default”), ou de adotar um meio termo (“declared” e customizado), então o piloto/proprietário/operador não poderia executar e assinar o resultado de tal inspeção, sendo necessário que isso seja feito por outrem (no caso, através das provisões de “independent inspection”).</p> <p>É importante salientar que, mesmo com a introdução do item (9) do Appendix VIII (b), não foi eliminada nem substituída a menção da EASA de que, para planador, a inspeção anual deve normalmente ser possível dentro da manutenção realizada pelo piloto proprietário, presente como “meio aceitável de cumprimento” desde a primeira edição dos regulamentos:</p> <p>[Nota FBVV: trecho que reproduz regulamentação da EASA, incluindo explicações da autoridade europeia, teve que ser removido devido ao tamanho; favor verificar arquivo anexado]</p> <p>Adicionalmente, é comum que manuais DE VOO, dirigidos a pilotos e emitidos pelos fabricantes de planadores, contenham previsão de tarefas da inspeção anual. Notar ainda que quando há a necessidade de intervenção por mecânico qualificado, tal condição em geral é claramente evidenciada.</p> <p>a) planador biplace ASK-21 MANUAL DE VOO <a href="http://www.bordersgliding.co.uk/FlightManuals/BGC_K21_21659_Flight_Manual.pdf">http://www.bordersgliding.co.uk/FlightManuals/BGC_K21_21659_Flight_Manual.pdf</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seção V.1 – Montagem</li> <li>- Seção V.2 – Desmontagem</li> <li>- Seção V.5 – Manutenção Preventiva</li> </ul> <p>[Nota FBVV: neste caso específico, referente à conservação de superfícies e dos cintos de segurança]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Página 41 – Desmontagem das superfícies de comando principais e esquema de lubrificação, com indicação específica para execução na inspeção anual.</li> <li>- Seção II.8 – Peso e balanceamento</li> </ul> <p>b) planador biplace Grob Twin Astir MANUAL DE VOO <a href="http://tbss.us/txfiles/Grob%20103%20Twin%20Astir%20POH.pdf">http://tbss.us/txfiles/Grob%20103%20Twin%20Astir%20POH.pdf</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seção IV.2 – Inspeções diárias pré voo</li> <li>- Seção V.1 – Montagem e desmontagem</li> <li>- Seção V.4 – Manutenção do planador</li> </ul>	<p>- Na <a href="#">Opinion 10/2013</a> emitida pela EASA, recomendando a alteração da norma pela Comissão Europeia conforme <a href="#">minuta de emenda à Commission Regulation (EC) 2042/2003</a>, consta o texto do item (b)(9) do Apêndice VIII conforme em vigor atualmente.</p> <p>Em consulta à minuta da futura Parte M <i>Light</i>, pendente de adoção pela Comissão Europeia, verificou-se que o requisito correspondente da <a href="#">Opinion 05/2016</a>, conforme <a href="#">minuta do Anexo I à Commission Regulation</a>, foi alterado para:</p> <p style="padding-left: 40px;">“(9) is part of the 100-h/annual check (for those cases where said check is combined with the airworthiness review performed by maintenance organisations or independent certifying staff).”</p> <p>Dessa forma, a regulamentação proposta pela EASA, ainda não adotada no nível da Comissão Europeia, continua limitando a atuação do piloto nas inspeções anuais e de 100h quando forem concomitantes à revisão de aeronavegabilidade realizada por organização de manutenção ou pessoa independente (equivalente à Inspeção Anual de Manutenção, como definida no parágrafo 91.403(i) do RBHA 91).</p> <p>Adicionalmente, ressalta-se que as alterações propostas no âmbito do Tema 24 da Agenda Regulatória 2017/2018 da ANAC (Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores) já propõem regras mais flexíveis para este setor, com maior autonomia para mecânicos de manutenção aeronáutica autônomos e menor necessidade de organizações de manutenção.</p> <p>A respeito do comentário final da justificativa da contribuição de que aeronaves leves esportivas e categoria primária estariam sob regras mais flexíveis, ainda que a listagem do parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43 preveja particularidades a essas aeronaves, o requisito do parágrafo 43.3(g)-(5)(iv) da minuta do RBAC 43 submetida na Audiência Pública nº 09/2018 também é aplicável a essas aeronaves, independentemente do escopo permitido pelo fabricante.</p> <p>Com base no acima exposto, a ANAC considera ser necessário que as aeronaves sejam submetidas a um mecânico de manutenção aeronáutica no mínimo anualmente ou a cada 100h, mantendo o texto proposto do requisito.</p>
--	---

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p>[Nota FBVV: além das atividades relativas à conservação das superfícies e dos cintos de segurança, o fabricante prevê tarefas de inspeção dos ganchos de reboque (“desligadores”), da roda do trem de pouso e seu respectivo sistema de freio. A inspeção anual é citada textualmente nos casos de verificação de desgaste de cabos e polias dos “desligadores”]</p> <p>- Seção VI.2 – Instruções de serviço e manutenção</p> <p>[Nota FBVV: nesta seção estão descritas diversas tarefas a serem cumpridas pelo piloto nas inspeções de 100 horas ou no mínimo na inspeção anual].</p> <p>- Seção VI.3 – Referência para reparos</p> <p>[Nota FBVV: esta seção referencia documento onde estão descritos os procedimentos para identificar, para o piloto, o que é um pequeno reparo e como executá-lo. Também há menção explícita quando é necessária a intervenção de um mecânico, isto é, no caso de grandes reparos]</p> <p>- Seção VI.5 – Peso e balanceamento</p> <p>Para finalizar, a sugestão da FBVV de que o piloto/proprietário/operador possa realizar a inspeção anual, seguindo as recomendações do fabricante, é coerente com as propostas da própria ANAC para os casos de aeronave leve esportiva e até mesmo para as aeronaves de categoria primária, cujo peso e número de ocupantes é bastante superior ao de planadores e motoplanadores.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3835_FBVV_ManutPrevPiloto_2018Jun22_Contrib3_v1 (1).pdf</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO  <b>Organização:</b> Icon Aviation  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3824</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 43.3(k)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Contribuição:</b>  (k) Atualizações de bancos de dados de equipamentos aviônicos instalados na aeronave, cumprindo as condições deste parágrafo não são consideradas manutenção quando forem executadas por pilotos e desde que:</p> <p><b>Justificativa:</b>  Em aeronaves de vários modelos o carregamento de Databases é uma tarefa descrita nos manuais de voo e de manutenção. Quando um mecânico executa essa tarefa, é inevitavelmente deve seguir o regramento de qualquer outra tarefa de manutenção.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>Ainda que o texto do parágrafo 43.3(k) da minuta do RBAC 43 submetida à Audiência Pública nº 09/2018 esteja em linha com a regulamentação da FAA de referência, a contribuição é pertinente e evita não tratar como manutenção atualizações cobertas pelos manuais de manutenção das aeronaves, tendo sido adotado o texto proposto.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> EDNEI RAMTHUM DO AMARAL  <b>Organização:</b> Pessoa natural  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Servidores da ANAC</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3838</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> 43.3(k)(2)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p>	<p>Os verbos nos parágrafos 43.3(k)(2) e (3) foram alterados para adequação com o termo “desde que”, conforme contribuição.</p>

<p><b>Contribuição:</b> (k) Atualizações de bancos de dados de equipamentos aviônicos instalados na aeronave cumprindo as condições deste parágrafo não são consideradas manutenção e podem ser executadas por pilotos desde que: (...) (2) o piloto cumpra os procedimentos do detentor do certificado de operador aéreo, caso aplicável, ou as instruções do fabricante; e (3) Caso a aeronave seja operada sob um certificado de operador aéreo, o detentor do certificado disponibilize ao piloto procedimentos escritos consistentes com as instruções do fabricante que descrevam como</p> <p><b>Justificativa:</b> Adequação dos parágrafos 43.3(k)(2) e (3) ao parágrafo (k), que termina com "desde que".</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	
<p><b>Contribuinte:</b> CARLOS EUSTAQUIO DOS SANTOS NEVES <b>Organização:</b> HELIBRAS - Helicópteros do Brasil SA <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> 43.9(c)-I <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Contribuição:</b> Segundo o RBAC 43.9. (c)-I, temos: (c)-I Caso a aeronave se encontre em local distinto daquele onde se encontram seus registros de manutenção, exclusivamente para manutenção ou manutenção preventiva executada e aprovada para retorno ao serviço por piloto segundo os parágrafos 43.3(g)-I e 43.7(f)-I deste RBAC ou segundo a seção 145.158-I do RBAC 145, as anotações requeridas pelo parágrafo (a) desta seção poderão ser realizadas em diário de bordo ou em formulário mantido a bordo da aeronave, desde que as mesmas anotações sejam transcritas ou afixadas nos registros de manutenção da aeronave em até 7 dias após a data de sua aprovação para retorno ao serviço. (c)-II As anotações transcritas ou afixadas, do diário de bordo ou em formulário mantido a bordo da aeronave, nos registros de manutenção da aeronave poderá ser realizados por uma pessoa designada como APRS conforme o RBAC 43.7.</p> <p><b>Justificativa:</b> O registro a serem transcritas ou afixadas nos registros de manutenção da aeronave devem ser realizadas por quem? Poderá ser realizada por outra OM que não efetuou o processo de designação do piloto? Ou mecânico? Desta maneira, sugerimos uma pessoa designada como APRS conforme o RBAC 43.7.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p><u>Em função desta contribuição e de nova avaliação dos requisitos das seções 43.9 e 43.11 do RBAC 43, optou-se por não mais alterar tais seções, de forma que os registros de manutenção e manutenção preventiva realizada por pilotos sejam feitas na parte II do diário de bordo ou, no caso de diretriz de aeronavegabilidade, em formulário próprio (Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade), não sendo mais necessária uma exceção para registros mantidos temporariamente a bordo da aeronave.</u></p> <p><u>A IS 43-012 conterá detalhamento sobre os procedimentos aceitáveis para registros de manutenção e manutenção preventiva por pilotos.</u> <u>A necessidade de esclarecimento de quais pessoas podem realizar a transcrição ou fixação dos registros realizados em formulário ou no diário de bordo pelo piloto é relevante, contudo a entende-se que esse detalhamento não necessita constar em regulamento por ser apenas meio aceitável de cumprimento do requisito. Dessa forma, a IS 43-012 conterá tais instruções.</u></p> <p><u>Antecipa-se que, no caso de afixação de registros feitos em formulários (por exemplo, na forma de etiqueta), qualquer pessoa pode realizar tal operação, desde que o faça no local adequado. No caso de diretrizes de aeronavegabilidade, em que o piloto já tenha preenchido a Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade (registro primário conforme IS 39-001), o registro em caderneta de manutenção na Parte III (conforme IS 43.9-003) será apenas um registro secundário referenciando o registro primário, não necessitando ser realizado pelo piloto que emitiu a FCDA nem por mecânico de manutenção aeronáutica. Por fim, no caso de registros realizados em diário de bordo, a transcrição na caderneta de manutenção poderá ser realizada como registro primário, assinado pelo piloto que emitiu o registro original, ou como registro secundário, atestando a existência do registro primário em diário de bordo, com referência à sua localização exata.</u></p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018

Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).

	<p><b>Contribuinte:</b> ANTONIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE  <b>Organização:</b> LÍDER TÁXI AÉREO S/A - AIR BRASIL  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3773	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Contribuição:</b>          Incluir no RBAC43, item 43.3 (h)          (h) Não obstante o disposto no parágrafo (g) desta seção, a ANAC poderá aprovar um detentor de certificado de acordo com o RBAC 135, operando um helicóptero em uma área remota, para permitir que um piloto realize itens específicos de manutenção preventiva, desde que:          (1) Os itens de manutenção preventiva são o resultado de uma dificuldade ou mau funcionamento mecânico conhecido ou suspeita que ocorreu em rota para, ou em uma, área remota;          (2) O piloto concluiu satisfatoriamente um programa de treinamento aprovado e é autorizado formalmente pelo detentor do certificado para cada item de manutenção preventiva que o piloto está autorizado a executar;          (3) Não há mecânico certificado disponível para realizar a manutenção preventiva;          (4) O Detentor do Certificado tem procedimentos para avaliar a realização de um item de manutenção preventiva que requer uma decisão sobre a aeronavegabilidade do helicóptero; e          (5) Os itens de manutenção preventiva autorizados por esta seção são os listados no parágrafo (c) do apêndice A deste RBAC.</p> <p><b>Justificativa:</b>          Pelo que entendi a Agencia optou por seguir a EASA, bem mais complexa que o FAA, o que torna tudo muito mais difícil, se for possível bloquear tudo e pedir uma legislação similar ao FAA, nos atenderia bem melhor</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>Após considerar o posicionamento contrário recebido nas contribuições nº 3751, 3752, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769 e 3773, e após considerar os subsídios obtidos nas reuniões participativas realizadas em 21, 22 e 24/05/2018, especialmente a percepção de que as organizações de manutenção de forma geral não adeririam ao modelo de designação para pilotos realizarem itens de manutenção preventiva e reconfigurações simples da aeronave, identificou-se que as alterações propostas seriam ineficazes para resolver os problemas identificados, motivando para que a ANAC criasse outras alternativas para tais problemas, não vinculando a realização da manutenção sob um certificado de organização de manutenção.</p> <p>Dessa forma, decidiu-se por não mais incluir o modelo de designação limitada para pilotos da seção 145.158-I proposta na minuta do RBAC 145 submetida à Audiência Pública nº 09/2018; por permitir que pilotos possam realizar manutenção preventiva em aeronaves operando sob o RBAC 135 de forma semelhante à regulamentação FAA (Alternativa 2.2 descrita no documento “Justificativa” da Audiência Pública nº 09/2018); e por permitir que pilotos possam realizar tarefas previstas em diretrizes de aeronavegabilidade ou no programa de manutenção recomendado pelo fabricante quando especificamente previsto em tais documentos que as ações podem ser conduzidas por pilotos.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> LEIBNITZ GERMANIO  <b>Organização:</b> Icon Aviation  <b>Categoria do Contribuinte:</b> Operador aéreo</p>	<input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento
3821	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Contribuição:</b>          A minuta apresentada mantém uma característica negativa de utilizar a lógica de manutenções previstas para aeronaves para as quais não foram desenvolvidos um programa de manutenção pelos seus fabricantes para qualquer tipo de aeronave. Aeronaves modernas estabelecem os intervalos de inspeção baseados nos riscos de existência de falha oculta entre o surgimento dessa</p>	<p>A contribuição critica a utilização do intervalo de 100h de operação como critério de complexidade e de separação das prerrogativas de manutenção por pilotos ou mecânicos.</p> <p>Inicialmente, ressalta-se que as prerrogativas de mecânicos de manutenção aeronáutica não são objeto deste tema normativo.</p> <p>A respeito dos critérios de complexidade, o argumento de que o intervalo de 100h não representa de forma fidedigna a complexidade da intervenção é válido. Contudo, esse intervalo também é um valor de utilização típica anual de aeronaves de menor porte, e ajuda a determinar que, no</p>

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública no 09/2018**

**Propostas de emenda aos RBAC nº 43, 135, 137 e 145 como parte do tema “Revisão dos critérios de manutenção preventiva por pilotos” da Agenda Regulatória (processo 00058.510483/2016-66).**

	<p>falha até a sua detecção. Assim, tarefas de baixíssima complexidade podem ter intervalos elevados enquanto tarefas complexas podem prazos curtos para execução.</p> <p>É fato que os fabricantes, de modo a melhorar a operacionalidade de seus produtos, procuram projetar aeronaves que não requeiram manutenções complexas com baixos intervalos, mas não há preocupação no caso contrário, de modo que existem várias tarefas de baixa complexidade com prazos elevados.</p> <p>A minuta continua considerando como única medida da complexidade as manutenções até 100 horas voadas. Não há previsão para execução de manutenções por vencimentos calendáricos, ciclos de operação e outros.</p> <p><b>Justificativa:</b> A minuta do RBAC 43 apresentada não melhora o entendimento de que manutenção de baixa complexidade é toda aquela com prazo de execução de até 100 horas voadas. Esse critério é falho. Ele tanto impede que manutenções simples sejam executadas mecânicos, ao invés de oficinas de manutenção, quanto permitem que esses mesmos mecânicos façam manutenções complexas em outros casos.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não há.</p>	<p>mínimo anualmente, as aeronaves sofram intervenções por organização de manutenção ou, em casos específicos, por mecânico de manutenção aeronáutica.</p> <p>Adicionalmente, ainda que programas de manutenção de aeronaves modernas sejam construídos com base em tarefas, não em blocos, onde muitas tarefas simples possuem baixa frequência, ressalta-se o critério de 100h ainda é majoritário nas aeronaves com peso máximo de decolagem de até 2730 kg, critério também aplicável às manutenções propostas para pilotos proprietários segundo o parágrafo 43.3(g)-I da minuta do RBAC 43 submetida à Audiência Pública nº 09/2018.</p> <p>É importante salientar também que a limitação do piloto não ser autorizado a realizar tarefas como parte de inspeções de 100h ou anuais nos critérios do parágrafo 43.3(g)-I é apenas um dos critérios empregados, que se somam a outros (tarefas listadas no parágrafo A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43, tarefas de manutenção não críticas, tarefas que não exijam ferramentas especiais, etc.).</p> <p>Por fim, o requisito do parágrafo 43.3(g)-I(5) da minuta do RBAC 43 submetida na Audiência Pública nº 09/2018 não impede que tarefas que constem na inspeção de 100h sejam realizadas isoladamente pelo piloto fora da inspeção de 100h ou anual, desde que atenda aos demais critérios.</p>
	<p><b>Contribuinte:</b> RENATO YOSHI TSUKAMOTO <b>Organização:</b> FBVV <b>Categoria do Contribuinte:</b> Piloto</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3836</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Contribuição:</b> Caso a ANAC decida por não autorizar que o piloto de planador realize inspeção anual, baseada em razões que extrapolem as argumentações e demonstrações apresentadas pela FBVV para 43.3 (g)-I (5) (iv), então torna-se desnecessário renovar periodicamente o Certificado de Aeronavegabilidade de planadores e motoplanadores através de VTE – Vistoria Técnica Especial, resultando em modificações sobre os itens 5.2.1 b), 5.4.1 e demais pertinentes da IS 21.181-001C.</p> <p><b>Justificativa:</b> [Nota FBVV: Antes de mais nada, a FBVV parabeniza mais uma vez a ANAC pela iniciativa. Particularmente com relação ao tema tratado nesta audiência, a entrada em vigor de novas medidas têm o potencial de iniciar a remoção de obstáculos desnecessários, que historicamente nada agregaram à segurança operacional e que limitaram o crescimento da aviação certificada de pequeno porte nas últimas décadas. A FBVV salienta, ainda, que os textos aqui inseridos têm desenvolvimento limitado e, portanto, coloca-se à disposição da ANAC para aprofundar a discussão em eventuais reuniões. Dado ainda que o formulário não permite a utilização de recursos que facilitam a leitura e interpretação, tomamos a liberdade de anexar arquivo com textos mais bem formatados.]</p>	<p>Neste tema normativo não são abordados aspectos relativos à Inspeção Anual de Manutenção (requerida pelo parágrafo 91.403(e) do RBHA 91) nem à revalidação do certificado de aeronavegabilidade (hoje realizada, para aeronaves não registradas na categoria TPR, por meio da apresentação de Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA)).</p> <p>Ressalta-se que, hoje, a Vistoria Técnica Especial não é requerida para revalidação do CA – ela somente será realizada se o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) for amostrado para fiscalização da ANAC (conforme IS 21.181-001), ou caso a ANAC solicite em casos específicos com base no parágrafo 21.181(b) do RBAC 21.</p> <p>Adicionalmente, informa-se que as alterações propostas neste tema não possuem por objetivo substituir a inspeção anual, seja aquela prevista no programa de manutenção recomendado pelo fabricante ou as inspeções mínimas previstas no Apêndice D do RBAC 43, nem a Inspeção Anual de Manutenção requerida pelo parágrafo 91.403(e) e definida no parágrafo 91.403(i).</p>

No âmbito da FAA, não existe necessidade de renovação periódica do Certificado de Aeronavegabilidade, sendo que o mesmo permanece válido enquanto a manutenção (em sentido amplo) for realizada conforme o Part 43 e Part 91. Nos EUA, o piloto/proprietário/operador de aeronaves operando segundo o Part 91 (o que ultrapassa muitíssimo o respectivo universo de planadores e motoplanadores) não é autorizado a realizar a inspeção anual, mas apenas manutenção preventiva, de forma similar ao que se pretende para o Brasil.

Já na Europa, a EASA prevê que:

- periodicamente, a aeronave deve ser submetida a uma revisão de aeronavegabilidade, sendo necessária a emissão de um “Airworthiness Review Certificate - ARC” para autorizar que a mesma seja voada;

- piloto/proprietário/operador pode geralmente realizar inspeção anual de planadores e motoplanadores.

Para aeronaves não complexas com operações não comerciais, a EASA prescreve tal revisão de aeronavegabilidade anualmente e isso se faz, na imensa maioria dos casos, em conjunto com a inspeção anual de manutenção.

No caso brasileiro, com a aprovação da manutenção (em sentido amplo) realizada pelo Mecânico de Manutenção Aeronáutica para planadores e motoplanadores, se o mesmo realizar a IAM, poderia complementarmente realizar a revisão de aeronavegabilidade com a mesma periodicidade anual, eliminando a necessidade de VTE a cada 6 anos.

<https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EN%20to%20ED%20Decision%202015-024-R.pdf>

European Aviation Safety Agency

Explanatory Note to Decision 2015/024/R

Part-M General Aviation Task Force — Phase I

RELATED NPA/CRD 2012-17 — OPINION NO 10/2013 — RMT.0463 — 19 OCTOBER 2015

Impact on aircraft owners

Significant positive impact due to greater flexibility and a reduction of costs:

— Possibility for having the maintenance programme developed by a maintenance organisation. In most cases, the owner already has a contract with a maintenance organisation to perform certain maintenance. This allows the maintenance and the development of the maintenance programme to be performed within the same organisation without contracting a CAMO;

— Possibility for declaration of the maintenance programme, without the obligation to have it approved by the competent authority.

— Simplification of the development of the maintenance programme by introducing ‘Minimum Inspections Programmes’ and a simplified procedure for customisation (it will be complemented by a maintenance programme template in the AMC material).

— Possibility for having the airworthiness review performed by the maintenance organisation responsible for the release of the annual inspection. This removes the need to contract a CAMO or to go to the competent authority for the airworthiness review.

<https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Opinion%20No%2005-2016.pdf>

European Aviation Safety Agency

Opinion No 05/2016

Task force for the review of Part-M for General Aviation (PHASE II)

RELATED NPA/CRD 2015-08 — RMT.0547 — 13.4.2016

2.5. Overview of the proposed amendments

	<p>In addition, the Agency has decided to keep certain requirements in order to facilitate the transfer of aircraft between Member States, such as for example the requirement to have the airworthiness review documented in a standardised format (ARC). Nevertheless, the format of the ARC (Form 15c) has been significantly simplified in order to reduce the administrative burden. Certainly, it could have been possible, as requested by some members of the Task Force, to eliminate the ARC and document the airworthiness review by adding a statement to the CRS issued for the 100-h/annual inspection. However, the Agency believes that this could potentially create problems when the documents are reviewed by the competent authority for the purpose of accepting the transfer of an aircraft from another Member State, (...)</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3836_FBVV_ManutPrevPiloto_2018Jun22_Contrib4_v1.pdf</p>	
	<p><b>Contribuinte:</b> RENATO YOSHI TSUKAMOTO <b>Organização:</b> FBVV <b>Categoria do Contribuinte:</b> Piloto</p>	<p><input type="checkbox"/> Aproveitada <input checked="" type="checkbox"/> Parcialmente Aproveitada <input type="checkbox"/> Não Aproveitada <input type="checkbox"/> Apenas Esclarecimento</p>
<p>3837</p>	<p><b>Documento:</b> Minuta do RBAC nº 43 (Tema Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Item:</b> Outros (Manutenção Preventiva por Pilotos) <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Contribuição:</b> Sugere-se adotar, no Apêndice A (c) do RBAC 43, uma seção separada para planadores e motoplanadores, com base na listagem bastante detalhada desenvolvida pela EASA (arquivo anexado). Considerando que o arcabouço de normas brasileiras não distingue entre as versões puro, self-sustainer, self-launchable e touring, sugerimos adotar as tarefas marcadas apenas com "Yes" ou "N/A", eliminando as tarefas marcadas com algum "No".</p> <p><b>Justificativa:</b> [Nota FBVV: antes de mais nada a FBVV parabeniza a ANAC pela iniciativa. Mais do que isso, é elogiável o trabalho da equipe que desenvolveu a proposta, uma vez que se debruçaram sobre um arcabouço (europeu) pouco utilizado no Brasil, mas de grande valia para o tema específico da manutenção pelo piloto uma vez que, na prática, o ambiente associativo (aeroclubes) que permite o desenvolvimento de tarefas de manutenção com segurança é mais forte na Europa que nos EUA]. A EASA, que congrega experiência de diversas autoridades europeias de aviação civil, tem muito mais experiência acumulada com planadores e motoplanadores que a FAA, até porque o regulamento de certificação utilizado mundialmente é o europeu (CS22), não existindo correspondente norte-americano.</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> 3837_Lista de tarefas EASA Part-M Anexo I Apendice VIII Planadores.pdf</p>	<p>A contribuição é aplicável ao trazer para a listagem de itens de manutenção preventiva tarefas particulares de planadores e motoplanadores que já foram avaliadas pela EASA como passíveis de realização pelo piloto-proprietário. Em função da extensão de itens, foi incluído o parágrafo A43.1(c)(32)-III no Apêndice A do RBAC 43, cujo detalhamento constará na IS 43-012:</p> <p>“(32)-III para planadores e motoplanadores, outras tarefas que a ANAC considere serem de complexidade semelhante às demais tarefas de manutenção preventiva.”</p> <p>Ressalta-se, contudo, que itens contidos na tabela Part C/ PILOT-OWNER MAINTENANCE TASKS for SAILPLANES AND POWERED SAILPLANES” do AMC para o Apêndice VIII da Parte M EASA (EASA Decision 2015/029/R) que se enquadrem como alteração da aeronave não serão incluídos, uma vez que não atendem a definição de manutenção preventiva.</p>