



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

01

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como eliminar redundâncias desnecessárias de requisitos sobre manutenção de linha, em operadores 121 e 135, realizada por OM certificada 145?

**Fatos -** As Especificações Operativas - EO emitidas pela ANAC, para a realização de serviços de nível igual ou acima do nível de manutenção de linha, já incluem esta última.

Para efeito de comparação, o procedimento utilizado pela FAA de se listar nas EO, da OM, todas as localidades e operadores (T14 CFTR Part 121, 135 e 129), para os quais ela está autorizada a fazer manutenção de linha, é um procedimento considerado desnecessariamente burocrático e que a ANAC não teria benefícios aparentes, pois os requisitos necessários para tal demonstração já são abordados em outros requisitos, como nos constantes nas seções 145.5, 145.205 e 145.201(a) do RBAC 145.

Diante do exposto, entende-se não ser necessária a menção explícita de que esta empresa está autorizada a realizar manutenção de linha em operadores certificados de acordo com o RBAC 121 e com o RBAC 135, bastando somente cumprir com os requisitos estabelecidos na seção 145.205 e possuir o tipo e modelo da aeronave a ser mantida em suas EO.

**Causa:** Harmonização com FAA não trouxe benefício aparente para a prática de certificação de OM no contexto nacional.

**Efeito:** Redundância desnecessária e baixa efetividade do requisito.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da ANAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de burocracia por meio de simplificação da norma e eliminação de redundância de requisito. Redução de custos para a ANAC e para os regulados.

**Alternativa 01:** Manter o texto atual do RBAC 145, que requer autorização explícita na EO para manutenção de linha, o que já é implícito para qualquer operador que tem certificação 145, havendo redundância de requisito.

**Alternativa 02 (escolhida):** Revisão do texto para a remoção da necessidade de autorização explícita para execução de manutenção de linha em operadores 121 e 135, excluindo o parágrafo 145.205(d) do RBAC 145, atualmente requisitada para OM. Tal prerrogativa já está inserida nas limitações de certificação descritas no parágrafo 145.61-I(a) e 145.201(a) do RBAC 145. Com a exclusão de menção de “manutenção de linha” no RBAC 145, não se faz mais necessária a definição de manutenção de linha no RBAC 145.3 (d)-I, recomendando-se também a sua exclusão.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Será formalizada revisão do dispositivo do RBAC 145 para remover a redundância do requisito em tela.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>não</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Revisar texto do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GGAC.
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como

se posicionaram sobre o assunto?

A proposta está em harmonia com o tema 13 da agenda regulatória 2019/2020, a qual retira a definição de manutenção de linha para operadores 121 e 135.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não aplicável.

8. problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

A redação atual do trecho em discussão, no RBAC 145, está harmonizada com a norma de referência que possui a seguinte redação:

*(d) The FAA may grant approval for a certificated repair station to perform line maintenance for an air carrier certificated under part 121 or part 135 of this chapter, or a foreign air carrier or foreign person operating a U.S.-registered aircraft in common carriage under part 129 of this chapter on any aircraft of that air carrier or person, provided-*

*(1) The certificated repair station performs such line maintenance in accordance with the operator's manual, if applicable, and approved maintenance program;*

*(2) The certificated repair station has the necessary equipment, trained personnel, and technical data to perform such line maintenance; and*

*(3) The certificated repair station's operations specifications include an authorization to perform line maintenance.*

Ressalta-se que apesar da proposta afetar a harmonização com a norma do FAA, não traz impacto negativo para a regulamentação brasileira. Apenas se adequa ao sistema brasileiro, conforme explicado no campo 1 deste formulário.

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	
---	--------	--

<input type="checkbox"/> NÃO	-
------------------------------	---

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<input type="checkbox"/> NÃO
---	--------	------------------------------

1. IS 145-001D (Esta Instrução Suplementar deve ser avaliada sobre a necessidade ou não da exclusão da definição de manutenção de linha, visto que esta IS concede a prerrogativa de manutenção "on-wing" dos motores instalados nas aeronaves contidas na EO para uma empresa certificada em célula.)
2. IS 145-009B (Esta Instrução Suplementar deve ser revista para eliminar a definição e menções de manutenção de linha)

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de OM;
- Custo de divulgação aos regulados.
- Custo de alteração das Especificações Operativas das OM que mencionam as palavras “manutenção de linha”.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Simplifica o regulamento;
- Elimina redundância de requisito;
- Embora não represente solução harmonizada, no sentido de redação refletida da norma de referência, a solução proposta simplifica o processo em tela;
- Mantém o nível de segurança operacional relativo ao contexto, uma vez que, mantém-se as verificações necessárias para garantir que sejam autorizadas somente capacidades condizentes com a situação técnica do requerente;
- Garante segurança jurídica para a GGAC

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC irá divulgar a atualização normativa e adaptar seu processo de atualização de EO de OM.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3734457** e o código CRC **985CBDF2**.

---



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

02 - REV. 01

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como garantir que um requerente a COM possua ato constitutivo, cujo objetivo social esteja relacionado com o de empresa do ramo aeronáutico?

Fatos - Como não é estabelecida a necessidade de "atividades de manutenção em acordo com o COM da empresa" no ato constitutivo, na prática, se uma organização encaminha um ato, cujo objetivo social seja outro, sem relação com manutenção, a ANAC não tem recursos para negar. Dessa forma, há uma oportunidade de melhoria, em que ficaria mais claro para as OM, quanto à eventual necessidade de registro da revisão do contrato na Junta Comercial, a inclusão de texto similar ao anteriormente existente na IAC 3145, item 5.2.5.2 – “Contrato social ou estatuto de empresa, registrado em Junta Comercial, com o Objetivo Social claro em relação às atividades de manutenção pretendidas diante dos requisitos aplicáveis do RBHA 145”, redação esta que foi aproveitada como proposta de alternativa para o problema em tela.

**Causa:** Regulamentação atual não abrange este ponto específico.

**Efeito:** Insegurança jurídica para a recusa de solicitação de empresa com objetivo social distinto do ramo aeronáutico. Dúvida de interpretação de requisitos ligados ao tema pelo público interno da GGAC.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da ANAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para A ANAC e para novos entrantes sob RBAC 145, aumento de efetividade do normativo e manutenção do nível de segurança operacional aceitável.

**Alternativa 01:** Manter o texto atual do RBAC 145 (*status quo*), mas a ANAC não teria como exigir do regulado a adequação dos objetivos constantes do contrato social da OM.

**Alternativa 02 (escolhida inicialmente):** Revisão do texto para se adequar ao que já é requerido pela ANAC (que o objeto social seja relacionado com a atividade desempenhada) e que normalmente as organizações já providenciam no seu processo de certificação inicial. Texto proposto (Alteração em negrito e sublinhado) - 145.51(a)(5)-II ato constitutivo da organização inscrito no respectivo registro, para pessoas jurídicas de direito privado, ou documento legal de criação da organização com seu respectivo regimento, para pessoas jurídicas de direito público, no caso de organizações localizadas no Brasil, **com o objetivo social, atribuições ou outro dispositivo condizentes com as atividades de manutenção pretendidas;**

**Alternativa 03 (escolhida por gestores):** Exclusão do requisito, por estar desarmonizado com FAA e por ser possível confirmar o tipo de atividade pretendida por meio de análise documental e in loco, o que pode incluir a certidão de registro de pessoa jurídica emitida pelo CREA ou CFT.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Será formalizada a revisão do dispositivo de decisão administrativa para os servidores da ANAC responsáveis pela avaliação de solicitações de certificação inicial de OM por meio de nova redação do RBAC 145.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Revisar texto do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GGAC.
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						
Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?							
Não aplicável.							
8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?							
<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?					
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	-					

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?			
<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	<input type="checkbox"/>	NÃO
Recomenda-se revisar a IS 145-001D que solicita esta documentação e deixar uma menção clara que o constituição, registro e CNPJ da empresa pode ser verificado por outros meios, como CRPJ emitido pelo CREA/CFT.			

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os <b>custos</b> do ato.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Custo de atualização textual do normativo;</li> <li>- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de OM;</li> <li><del>- Custo de divulgação aos novos entrantes.</del></li> <li><del>- OM (novos entrantes), que não tenham documentação esperada pela ANAC, precisarão fazer a devida adequação.</del></li> </ul>	
11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os <b>benefícios</b> do ato.	
<ul style="list-style-type: none"> <li><del>- Gera dispositivo que facilita a atuação da ANAC, eliminando a subjetividade do requisito, quanto à aprovação de novas organização de manutenção aeronáutica, dando maior efetividade à regra;</del></li> <li><del>- Contribui indiretamente para a manutenção do nível de segurança operacional, visto que se tem mais uma evidência do objetivo de atuação da organização;</del></li> <li><del>- Maior segurança jurídica para os servidores que avaliam cumprimento de requisitos inerentes à aprovação de OM.</del></li> <li>- Reduz carga burocrática sobre regulados.</li> </ul>	

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.		
	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-

Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC, nos processos de certificação inicial, terá meios oficiais para ~~solicitar ao regulado a adequação/revisão dos objetivos da sociedade, no seu contrato social, coerentes com os serviços pretendidos.~~ confirmar a capacidade relacionada ao tipo de atividade pretendida sem necessitar de verificação do objetivo contido no contrato social para tal finalidade.

#### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/04/2020, às 14:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Everthon Dario Hudris, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/04/2020, às 14:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 23/04/2020, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4178658** e o código CRC **38EA6396**.



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

03

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como desburocratizar a constatação de que uma OM tem acesso às instalações destinadas às suas atividades?

Fatos - O requisito atual não abarcava outras situações, as quais estavam sendo tratadas por isenção (por exemplo uma OM que tinha alvará de funcionamento e localização e teve que solicitar isenção por este documento não constituir um tipo de doc. de comprovação de posse ou de autorização de uso descrito no requisito). Tal situação tem propiciado a existência de pedidos de isenção desse requisito, diante de informação advinda de administrador aeroportuário que tem tido dificuldades para fornecer tal evidência. Todavia, trata-se de um requisito que ajuda a ANAC confirmar que o endereço de uma OM será relativamente de uso permanente, principalmente para aquelas localizadas em localidades remotas. Contudo, entende-se não ser um requisito relacionado à segurança operacional de maneira direta.

Adicionalmente, os proprietários dos imóveis ou concessionários dos aeroportos têm utilizado deste requisito para “expulsar” o regulado das propriedades, solicitando que a ANAC suspenda a empresa por falta de pagamento de aluguel. Este fato gerou algumas liminares judiciais de permanência, deixando a ANAC de “mãos atadas” para dar prosseguimento ao processo de suspensão.

**Causa:** Requisito está desarmonizado com norma de referência e não foi encontrado registro de discussão que levou à criação do mesmo. A restrição existente hoje não dá abertura para tratar variações de evidências de demonstração por meio de instrução suplementar.

**Efeito:** Pedidos de isenção recorrentes e existência de burocracia sem potencial de ganho direto em termos de nível de segurança operacional.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145, público interno da ANAC, e administradores de aeródromos

indiretamente.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável, harmonização internacional e maior segurança jurídica.

**Alternativa 01:** Proposta que direciona exigência à comprovação de direito de uso.

145.51 (a)(5)-I

**documento que comprove o direito de uso local, onde estão situadas as instalações da organização, para organizações localizadas no Brasil, como por exemplo: escritura, contrato de arrendamento, cessão de área, contrato de locação de imóvel, alvará de funcionamento, etc.**

**Alternativa 02:** Remover requisito harmonizando redação com norma de referência.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Será formalizada revisão do dispositivo do RBAC 145 para que esse requisito considere um número maior de formas de demonstração.

#### **Alternativa 01**

Eliminaria a necessidade de comprovação de posse de terreno, requerendo somente a autorização de uso das instalações.

Destaca-se que para manutenções de célula que requeiram instalações especiais, o parágrafo 145.103 (b) do RBAC 145 ainda requereria instalações permanentes. Portanto, para este caso, a autorização de uso somente seria aceita pela ANAC se fosse caracterizada como permanente, ou seja, sem restrições de uso.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta 01:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>excede</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

#### **Alternativa 02**

Eliminaria qualquer necessidade de se apresentar documentação de posse de terreno e/ou autorização de uso das instalações, em linha com o que ocorre no RBAC 21, relativo à certificação de produção/projeto.

Destaca-se a obrigatoriedade da empresa em descrever suas instalações nos manuais da empresa, descrevendo sua planta baixa e informando o endereço da organização (RBAC 145.51.(a)(5)). Ademais, segundo a seção 145.105 do RBAC 145, uma empresa não poderá mudar a localização de suas instalações sem aprovação escrita da ANAC, evitando assim que uma OM utilize tal endereço apenas para obter a certificação inicial.

Adicionalmente, qualquer informação inverídica sobre sua localização acarretaria nas sanções administrativas previstas, incluindo a suspensão do certificado da empresa.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta 02:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Revisar texto do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GGAC.
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não aplicável.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

ICAO DOC 9760,2014.

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	10.6.1.1 Facilities do not have to be the property of the AMO, they could be available by contract arrangements but the certificate holder has to demonstrate that he has necessary access via contractual agreement. (DOC 9760 3 <sup>RD</sup> Edition 2014 )
---	--------	--

( )  
NÃO

-

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

( X ) SIM | Quais? | ( ) NÃO

1. IS 145-001D e IS 145-009B
2. A IS 145-001D precisará ser revista quanto a adequação da proposta efetivada.

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de OM;
- Custo de divulgação aos regulados.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Revisão desse dispositivo, facilita a atuação da ANAC, diminuindo ou eliminando solicitações de isenção do requisito, garantindo maior efetividade da regra;
- Maior segurança jurídica para os servidores que avaliam cumprimento de requisitos inerentes à aprovação de OM;
- Mantido nível aceitável de segurança operacional;
- Embora ainda não harmonizada com norma de referência, nova redação traria maior flexibilidade à verificação de cumprimento de requisito por parte da ANAC, em relação ao tema em tela. **(Alternativa 01)**

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Caberá à GGAC verificar o acesso às instalações por meio de auditorias de fiscalização, quando aplicável.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3734695** e o código CRC **8A37FEFF**.



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

04 - REV. 01

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como e em quais situações seria possível permitir que uma OM (RBAC 145) execute serviços de manutenção em aeronave não certificada no Brasil?

Referência - Formulário *Policy File* GCVC SEI 2431439.

Fato 1 - A ANAC tem recebido solicitações de OM para incluir, em suas EO, produtos aeronáuticos não certificados pela ANAC. A interpretação de normativo, em referência, esclarece que não há restrições quanto a certificação de uma OM para realizar serviços em produtos aeronáuticos não certificados no Brasil, tendo em vista que as regras de certificação (RBAC 145 e RBAC 65) e manutenção (RBAC 43) deverão ser seguidas, garantindo-se a segurança operacional. Essa prática, na qual uma OM é certificada para prestar serviços de manutenção para aeronaves registradas em qualquer país, está alinhada com as orientações da ICAO para reconhecimento global da certificação de manutenção, e apresentada na Emenda 106 do Anexo 8. Nota-se a imagem da OM, como uma organização prestadora de serviços, certificada para executar serviços em produtos aeronáuticos, e não apenas como uma mantenedora dos produtos brasileiros. Tal prática, no entendimento da área técnica estaria em compatibilidade com o que é aceito por outros países, além disso, não haveria impedimento legal e fomentaria a economia e o fortalecimento das OM. Assim, para fins de legalidade de execução de serviços, restringir-se-ia essa possibilidade àquelas OM abrangidas por acordos internacionais.

Por fim, destaca-se que com base no Doc. 9760 da ICAO, interpreta-se que há a recomendação de que o Estado de registro esteja envolvido em modelos não certificados em sua área de jurisprudência. Nesse sentido, os Acordos bilaterais relativos a OM somariam no sentido de facilitar o envolvimento/ ajuda mútua/ troca de informações entre autoridades. Contudo, a prática em questão seria compatível com recomendação da ICAO sobre o tema e tem o potencial de contribuir para a manutenção do nível de segurança operacional aceitável para a atividade regulada pelo RBAC 145.

Vide destaque da ICAO Doc. 9760;

ICAO Doc.9760

1.1.8 *The State of Registry is responsible for the maintenance performed by an approved maintenance organization (AMO) or under an acceptable equivalent system. A review of the aircraft register and of the authorizations granted to an AMO or under an acceptable equivalent system will assist the State in determining if the operations are within its safety oversight capability. Where this is not the case, the State is urged to take immediate and appropriate actions to enhance the State oversight system.*

...

7.7.1.4 *The maintenance organization should be approved by the State of Registry. The requirements and procedures for the approval of an AMO are found in Part III, Chapter 10 of this manual.*

...

9.3.2 *A State with maintenance organizations approved for aircraft types not registered or not operated in that State, or approved for parts or equipment not used in that State, should request the State of Design to provide all MCAI on those types and parts.*

...

10.2.4 *Annex 8, Part II, Chapter 4, provides that the State of Registry ensures the continuing airworthiness of the aircraft during its service life. The State of Registry is obliged to ensure AMOs are available to facilitate the continuing airworthiness of aircraft on their register. The State of Registry should be actively engaged in the evaluation and approval of the maintenance organization.*

Fato 2 – Acordo com a EASA: Com a realização do acordo bilateral com a EASA, o qual convalida automaticamente a EO da OM brasileira, surgiu uma incompatibilidade na atual regulamentação. Uma OM que pretende realizar manutenção numa aeronave europeia, que não tenha certificação de tipo brasileira, antes do acordo poderia executá-la sob o certificado 145 EASA. Após o acordo, ficou impossibilitada de executar, pois a ANAC não insere na EO aeronave sem certificado de tipo brasileiro ou isenta de certificação.

**Causa:** Há dúvidas, por parte da área técnica, se o RBAC 43 impediria executar serviços de manutenção em aeronaves sem certificado de aeronavegabilidade no Brasil. Tratativa por meio de *policy file* não estaria no mesmo nível da solução adotada na norma de referência.

**Efeito:** Atual desvantagem competitivas de OM com certificação segundo o RBAC 145. Possível dificuldade de aplicação de ações sancionatórias em casos específicos. Desarmonização internacional sobre o tema em discussão neste formulário.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145, operadores estrangeiros e público interno da ANAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização internacional.

**Alternativa 01:** Manter o texto atual do RBAC 145, mas continuando a restrição imposta a OM e restringindo a possibilidades de prestar serviços para clientes estrangeiros. Neste caso, a *policy file* citada como referencia precisará ser revista.

**Alternativa 02 (escolhida inicialmente):** Revisão do texto para incluir a possibilidade de modelos de aeronaves não certificados pela ANAC serem incluídos, permitindo que OM brasileiras tenham maior número de clientes estrangeiros.

Texto proposto (Alteração em negrito, sublinhado e/ou tachado): RBAC 145, 145.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento descreve como obter um certificado de organização de manutenção de produto aeronáutico e contém as regras relacionadas ao seu desempenho na manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos aos quais se aplica o RBAC 43, **bem como outros produtos certificados por um país com o qual o Brasil tenha um acordo para certificação de organizações de manutenção**. Este

regulamento se aplica a qualquer requerente ou detentor de um certificado de organização de manutenção emitido sob este regulamento.

**Alternativa 03 (escolhida após complemento de estudo e nova discussão com gestores durante fase de elaboração):** Status quo mantido e tratativa do fato gerador entendida como já possível e viável por meio de acordo de cooperação técnica entre ANAC e AAC do Estado de Registro, tendo em consideração o fato de estar envolvido questão de responsabilidade do Estado de Registro e de reconhecimento de aprovação de projeto de tipo, destaca-se este último ponto foi tido como pilar essencial no contexto de garantia da aeronavegabilidade continuada.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Será formalizada revisão do dispositivo do RBAC 145 para incluir a possibilidade de inclusão desses modelos e contribuir em termo de vantagem competitiva para a indústria de manutenção aeronáutica no Brasil, dentro dos níveis aceitáveis de segurança operacional.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>N/A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Revisar texto do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GGAC.
Regulados	N/.	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetar.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

SIM Quais? ICAO, ver campo 1 deste formulário.

NÃO -

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

SIM Quais?  NÃO

-

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Não aplicável.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Não aplicável.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC já pode apresentar, ao SAR para assinatura, acordo de cooperação técnica com autoridades de país de registro, com suporte do núcleo de acordos internacionais da GTPN, para os casos considerados na situação problema.

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE**



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/04/2020, às 14:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Everthon Dario Hudris, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/04/2020, às 14:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 23/04/2020, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4179241** e o código CRC **9A09D8BC**.

---

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

05

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como identificar o Gestor do SGSO junto à ANAC de maneira desburocratizada?

Fatos - As atividades de cadastramento (e troca de nome) do Gestor de SGSO na ANAC são significativamente burocráticas e poderiam ser associadas com as auditorias. Pessoas importantes para a segurança operacional e qualidade dos serviços prestados, como o pessoal de APRS (“*maintenance release*”), já não são cadastradas pela ANAC e suas qualificações, habilitações e treinamentos são verificados durante as auditorias apenas. Comparativamente, há a possibilidade de trabalhar proposta em que a pessoa designada como Gestor de SGSO e os requisitos associados tenham a sua demonstração aceita durante a auditoria, e quando for o caso, notificadas não conformidades identificadas. Em levantamento feito com base em referências sobre o tema, tem-se:

- ICAO – recomenda apenas a indicação do nome do *Accountable Manager* para a autoridade local e designação interna do *Safety Manager* (sem “cadastramento”).
- EASA – O Acordo/MAG (EASA/EU e Brasil) requer apenas o “cadastramento” do *Accountable Manager*, não do *Quality Manager* (que possivelmente será substituído pelo “*manager of the compliance monitoring function*”), embora para as OMs EASA Part 145 fora dos acordos isso seja requerido.
- FAA – Somente o *Accountable Manager* é requerido ser listado (“cadastrado”) nas Especificações Operativas.
- TCCA Canadá – Somente o “*person responsible for maintenance*”, que também é responsável pelo SMS (podendo delegar) é “aprovado e cadastrado”.
- ANAC PORTARIA Nº 339, DE 17 DE FEVEREIRO DE 2016 não requer cadastramento do Gestor de SGSO, mas que a ANAC tenha a prerrogativa para não-aceitação do gestor responsável e do gestor do

SGSO indicados pelo PSAC nos casos de comprovado histórico de conduta e/ou desempenho inadequados atuando como gestor de um PSAC regulado pela ANAC.

**Causa:** Atualmente a ANAC exige que a OM preencha e envie um formulário para cadastramento de gestor de SGSO, o qual passa por uma análise das condições a serem atendidas para a aceitação ou não do gestor de SGSO. Abordagem desarmonizada internacionalmente. Cadastro tem tido maior dificuldade no que tange a demonstração de conhecimento prévio dos designados para este caso específico.

**Efeito:** Recentemente, após reavaliação da GCVC com foco na desburocratização, foram retiradas algumas das condições presentes no formulário para cadastramento do gestor de SGSO, como por exemplo: necessidade de comprovação de vínculo empregatício e de apresentação de certificado de realização de curso sobre SGSO. Basicamente, o formulário atual serve apenas para se ter registrado o nome do Gestor de SGSO da OM. Apesar disso, entende-se que continua sendo um requisito puramente burocrático e que não agrega nada à segurança operacional.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da ANAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização internacional.

**Alternativa 01:** Manter o texto atual do RBAC 145, mas a ANAC teria que processar solicitações de cadastramento, toda vez que houver alteração de Gestor de SGSO em OM reguladas pela ANAC.

**Alternativa 02 (escolhida):** Revisão do texto para remover a necessidade de cadastramento do Gestor de SGSO, eliminando uma burocracia significativa e desnecessária.

Texto proposto (Alteração em negrito, sublinhado e/ou tachado):

145.151 (a)-I(2) Cada organização de manutenção certificada deve:

(a)-I designar pessoa com vínculo contratual com a organização de manutenção, ~~a ser cadastrada na ANAC~~, conforme estabelecido no Apêndice B-I deste Regulamento, como:

(1) Gestor Responsável – GR, **o qual deve ser cadastrado na ANAC; e**

**(2) Gestor do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Gestor do SGSO.**

...

145.3(a)-II Gestor do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Gestor do SGSO significa a pessoa única e identificável, na estrutura da organização de manutenção, formalmente designada pelo GR ~~e aceita pela ANAC~~, que é responsável por prover orientações e coordenação ao planejamento, implementação e operacionalização do Sistema do Gerenciamento de Segurança Operacional da organização. O Gestor do SGSO representa a organização perante a ANAC nos assuntos referentes ao Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional.

...

145.151(a)-V sobre a prerrogativa de não aceitação da indicação do Gestor Responsável, Gestor do SGSO e RT pela ANAC:

(1) A qualquer tempo a ANAC pode não aceitar o Gestor Responsável, Gestor do SGSO e RT, nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados;

...

145.161 (c)-I Cada organização de manutenção certificada deve manter arquivado o cadastramento, emitido pela ANAC, do GR, ~~do Gestor do SGSO~~ e do RT. No caso da desvinculação do GR, ~~do Gestor do~~

~~SGSO~~ e/ou do RT, a organização, bem como os referidos profissionais, devem, dentro de até 10 (dez) dias úteis, informar o seu desvinculo à ANAC.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Será formalizada revisão do dispositivo do RBAC 145 para remover o requisito em tela, que na prática tem gerado burocracia na ANAC e no regulado.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>não</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Revisar texto do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GGAC.
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

( )	ANVISA	( )	COMAER	( )	Polícia Federal	( )	Receita Federal
( )	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não aplicável.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

SIM Quais?

NÃO

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

SIM Quais?  NÃO

1. ANAC PORTARIA Nº 339, DE 17 DE FEVEREIRO DE 2016, ver item 1.
2. IS 145.214-001A (Deve ser revisada para contemplar a alternativa proposta)

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo.
- Custos da ANAC de divulgação da emenda aos interessados.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Gera economia de recursos da ANAC, pois a GGAC não precisará receber, analisar e responder solicitações de cadastramento e de alteração de Gestor de SGSO, melhorando efetividade da regra;
- Mantém-se o nível de segurança operacional aceitável;
- Aumenta harmonização com a prática internacional sobre o tema, embora na FAA, especificamente, OM ainda não precisa ter SGSO;
- Aumenta segurança jurídica da GGAC no processo de aceitação de gestores de OM;
- Redução de burocracia para se operar um OM, por parte dos regulados.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-

Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A indicação interna por parte das OM será verificada periodicamente durante as auditorias e outros contatos ANAC/OM. Tal entendimento será refletido em material orientativo da GGAC conforme priorização a ser definida pela mesma. Os documentos relacionados ao cadastramento de gestor de SGSO serão revisados apropriadamente.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3734716** e o código CRC **ED3CCF00**.



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

06

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como garantir que durante a leitura do RBAC 145 não haja dúvidas quanto à atualização de referências regulamentares e de terminologias citadas, a exemplo do que ocorre com o uso de RBHA ao invés de RBAC e com Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado ao invés de Certificado de Produto Aeronáutico Aprovado?

**Causa:** Recente atualização de regulamentos e acrônimos específicos, citados no RBAC 145, não foram refletidas na versão em vigor do RBAC 145.

**Efeito:** Possibilidade de confundir o leitor.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145, público interno da ANAC e autoridades estrangeiras.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Aumento de efetividade de regra por meio de atualização de regulamentos e acrônimos específicos, citados no RBAC 145.

**Alternativa 01:** Manter texto atual, visto que para a maioria dos casos há citação no próprio RBAC 145, que esclarece a necessidade de verificação de existência de nova versão relacionada a citações utilizadas. Todavia, citação de terminologias desatualizadas continuaria dependendo de consulta à regulamentação específica, como no caso de CPAA, que é oriundo do RBAC 21.

**Alternativa 02 (escolhida):** Fazer varredura de todas as citações a RBHA e a outras normas ou terminologias eventualmente citadas no RBAC 145, para confirmar sua adequação e se necessário atualizá-los.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Serão levantados e atualizados todos os termos pertinentes no RBAC 145.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>Não aplicável</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Identificar e atualizar terminologias e sigas obsoletas, em uso no RBAC 145	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

( ) ANVISA ( ) COMAER ( ) Polícia Federal ( ) Receita Federal

<input type="checkbox"/>	Outros	
Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?		
Não aplicável.		
8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?		
<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?
<input type="checkbox"/>	NÃO	EUA, Europa, Canadá etc.

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?		
<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	
Não aplicável.		

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os <b>custos</b> do ato.		
- Custo apenas de revisão e atualização textual do normativo, não acrescentando novos custos aos regulados		
11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os <b>benefícios</b> do ato.		
- Garantia da interpretação correta das referências citadas no normativo, conferindo maior efetividade no uso do normativo;		
- Diante da natureza da alteração, entende-se ser mantido o nível aceitável de segurança operacional relativos aos trechos a serem ajustados conforme consta na proposta em tela.		

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.		
	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Havendo novas mudanças de terminologia, a GTPN irá confirmar a necessidade e priorização da atualização do RBAC 145, juntamente com a GGAC.

#### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3734719** e o código CRC **C142E316**.



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

07

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como garantir que o entendimento esperado a respeito da definição de diretamente responsável seja corretamente entendido dentro do sistema de aviação civil?

**Causa:** O uso do termo “pessoas” no parágrafo 145.3 C)-I não reflete, diretamente, a intenção do regulador, que seria a de mesma abordagem existente no parágrafo 145.211(c)(vi) do RBAC 145, o qual utiliza o termo pessoal, ao invés de pessoas. O trecho em questão é um acréscimo, feito pela ANAC, em relação à norma de referência (FAA Title 14 CFR Part 145), no que tange a seção 3 do RBAC 145, que aborda a definição de diretamente responsável.

**Efeito:** Possibilidade de confundir o leitor e de dificultar a ação de vigilância continuada da ANAC.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145, público interno da ANAC e autoridades estrangeiras.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade em termos de interpretação do normativo e manutenção do nível de segurança operacional aceitável.

**Alternativa 01:** Manter texto atual, e esclarecer entendimento por meio de material orientativo relacionado.

**Alternativa 02 (escolhida):** Fazer varredura de todas as citações de pessoa(s) ou de pessoal no RBAC, harmonizar terminologia aplicada e atualizar material orientativo relacionado.

Segue abaixo a proposta:

(c)-I Ser diretamente responsável significa ter responsabilidade técnica por qualquer trabalho executado pela organização de manutenção ou, quanto à manutenção subcontratada, (a organização de manutenção certificada) designar uma pessoa com vínculo contratual com ela para supervisionar o trabalho executado por uma pessoa não certificada; quanto às ~~pessoas ao pessoal não eertificadas~~ **certificado** da organização, assumir a condução como supervisor do serviço sendo executado. A pessoa diretamente responsável não precisa constantemente observar fisicamente e instruir cada trabalhador, mas deve estar disponível para consulta em assuntos que requeiram instruções ou decisões de hierarquia superior.

**Alternativa 03:** Harmonizar redação com a norma de referência, que apresenta o seguinte detalhamento:

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Serão levantados e atualizados todos os termos pertinentes de forma a deixar claro a definição de responsabilidade de pessoa não certificada (empresas subcontratadas não certificadas) e pessoal não certificado (mecânicos não habilitados)

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Identificar e ajustar terminologias de maneira harmonizada, relacionada com pessoa(s) ou pessoal no RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não aplicável.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

SIM

Quais?

NÃO

O texto do RBAC 145 apresenta uma pequena diferença em relação ao texto do FAA, esclarecendo a existência de dois tipos de “diretamente responsável”, ou seja, ser diretamente responsável à pessoa não certificada (empresa subcontratada não certificada) e ser diretamente responsável ao pessoal não certificado (mecânicos não habilitados)

Segue abaixo o texto do FAA.

*(c) Directly in charge means having the responsibility for the work of a certificated repair station that performs maintenance, preventive maintenance, alterations, or other functions affecting aircraft airworthiness. A person directly in charge does not need to physically observe and direct each worker constantly but must be available for consultation on matters requiring instruction or decision from higher authority.*

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

SIM

Quais?

NÃO

IS 145-010B (Esta Instrução Suplementar deve ser revista para a correta definição entre “pessoas” e “pessoal”.)

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo apenas de revisão e atualização textual do normativo, não acrescentando novos custos aos regulados.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Garantia da interpretação correta do uso do termo pessoa(s)/ pessoal, citadas no normativo, conferindo maior efetividade no uso do normativo;

- Diante da natureza da alteração, entende-se ser mantido o nível aceitável de segurança operacional relativos aos trechos a serem ajustados conforme consta na proposta em tela.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Havendo novas mudanças de terminologia, a GTPN irá confirmar a necessidade e priorização da atualização do RBAC 145, juntamente com a GGAC.

#### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3734725** e o código CRC **D43925E5**.



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

08

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como impedir a certificação inicial de uma OM em caso de comprovada conduta prévia inadequada dos responsáveis ou gestores da organização requerente, dentro do contexto de atuação como ente regulado, sob a vigilância da ANAC?

**Causa:** O RBAC 145 possui dispositivo de não aceitação de gestores, mas não possui dispositivo para não aceitação de organização como um todo, por motivo de conduta prévia. Tal ausência reflete recente desatualização em relação à norma de referência da FAA e ao fato de que tal problema ainda não havia sido escopo das revisões prévias do RBAC.

**Efeito:** Atualmente há a possibilidade de OMA trocar sua razão social para evitar processos punitivos decorrentes de conduta prévia inadequada, que reflita violação do arcabouço regulamentar atual. Tal situação gera dificuldades administrativas à ANAC e gera potencial de risco à segurança operacional.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145, público interno da ANAC e autoridades estrangeiras.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável, aumento de segurança jurídica sob os atos da ANAC, melhoria da imagem institucional da ANAC junto à sociedade e harmonização internacional.

**Alternativa 01:** Tratar situação apenas com procedimento interno da ANAC, por meio de interpretação do

CBAer e do próprio RBAC 145 atual.

**Alternativa 02 (escolhida):** Harmonizar redação com a norma de referência da FAA, que criou dispositivo, de não aceitação, com base em critério de conduta prévia, porém, com a determinação de um prazo de prescrição de maneira compatível com o ordenamento jurídico brasileiro. De maneira favorável a esta alternativa, cita-se a conclusão inicial obtida por meio de pesquisa *on-line* junto a regulados durante a elaboração de este estudo, em que foi afirmado pelos contribuintes, em uma proporção de apenas 20%, não adotarem rotina de verificação de histórico de seus colaboradores.

- Texto proposto:

RBAC 145.51(e)

A ANAC pode indeferir uma solicitação de certificado de organização de manutenção se identificar que:

(1) o requerente detém um certificado de organização emitido pela ANAC em processo de cassação, ou anteriormente possuía um certificado de organização que tenha sido cassado;

(2) o requerente pretende preencher ou preenche uma posição de gerência com um indivíduo que exerceu o controle sobre ou que ocupou o mesmo cargo, ou um cargo semelhante, em um detentor de certificado cujo certificado de organização emitido pela ANAC foi cassado ou está em processo de cassação, e esse indivíduo contribuiu materialmente para as circunstâncias que causaram a cassação ou causaram o processo de cassação; ou

(3) Um indivíduo que terá controle sobre ou substancial participação no requerente teve o mesmo ou similar controle ou interesse em um detentor de certificado cujo certificado de organização emitido pela ANAC foi cassado, ou está em processo de cassação, e esse indivíduo contribuiu materialmente para as circunstâncias que causaram a cassação ou causaram o processo de cassação.

RBAC 145.51(e)-I Para os casos em que o processo de cassação foi concluído, considera-se o período dos últimos 5 (cinco) anos.

...

145.53 (a) Exceto como previsto no §145.51(e) ou parágrafo (b) – I ou (d) desta seção, cada pessoa que cumpra os requisitos deste RBAC tem direito a um certificado de organização de manutenção com as devidas categorias/classes e especificações operativas, que prescrevem as limitações que sejam necessárias à garantia da segurança.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Será formalizado dispositivo de decisão administrativa para os servidores da ANAC responsáveis pela avaliação de solicitações de certificação inicial de OM, por meio de nova redação do RBAC 145.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Criar dispositivo dentro do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN/ GGAC.

Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não aplicável.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

SIM

Quais?

NÃO

**Texto de referência: FAA 145.51e/ 145.53a**

*145.51(e) The FAA may deny an application for a repair station certificate if the FAA finds that:*

*(1) The applicant holds a repair station certificate in the process of being revoked, or previously held a repair station certificate that was revoked;*

*(2) The applicant intends to fill or fills a management position with an individual who exercised control over or who held the same or a similar position with a certificate holder whose repair station certificate was revoked, or is in the process of being revoked, and that individual materially contributed to the circumstances causing the revocation or causing the revocation process; or*

*(3) An individual who will have control over or substantial ownership interest in the applicant had the same or similar control or interest in a certificate holder whose repair station certificate was revoked, or is in the process of being revoked, and that individual materially contributed to the circumstances causing the revocation or causing the revocation process.*

*145.53 (a) Except as provided in §145.51(e) or paragraph (b), (c), or (d) of this section, a person who meets the requirements of subparts A through E of this part is entitled to a repair station certificate with appropriate ratings prescribing such operations specifications and limitations as are necessary in the interest of safety.*

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

SIM | Quais? |  NÃO

IS 145-001D (Esta Instrução Suplementar deve ser revista no caso de aprovação da proposta)

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de revisão e atualização textual do normativo, não acrescentando novos custos aos regulados, que já possuem rotina de verificação de conduta prévia de colaboradores, o que representa 80% dos contribuintes da pesquisa *on-line* feita durante este estudo. Todavia, uma vez feita identificação de situação indevida, caberá ao regulado, o custo de substituição de colaborador, que seja enquadrado em critério de conduta prévia inaceitável pela ANAC;
- Será criada barreira de entrada, baseada em conduta prévia de gestores e responsáveis pela OM, no contexto de prestação de serviços de manutenção aeronáutica, em prol da manutenção de um nível aceitável de segurança operacional.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Gera dispositivo que facilita a atuação da ANAC, no intuito de fortalecer seu poder discricionário, aumentando assim o caráter de efetividade da regra;
- Aumenta o potencial de inibição de ocorrência de falha de conduta de gestores e responsáveis pela OM, contribuindo indiretamente para a manutenção do nível de segurança operacional inerente à atividade de manutenção aeronáutica;
- Contribui para harmonização internacional, visto que busca similaridade com a norma de referência;
- Aumenta nível de segurança jurídica nos atos de aprovação da GGAC;
- Contribui positivamente para a imagem institucional da ANAC, perante a sociedade.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-

Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC atualizará sua lista de verificação relativa ao processo de certificação inicial de OM. E havendo necessidade de maior esclarecimento acionará a GTPN o devido suporte na elaboração de material orientativo sobre a matéria.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3734763** e o código CRC **AF8DA3DA**.



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

09

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como facilitar a fiscalização pela GGAC, em situações relacionadas com posse de ferramentas/ equipamentos?

Fatos – Entende-se haver conflito entre a informação descrita na IS 145-009, em vigor, com o estabelecido por meio do RBAC 145. A IS esclarece, no subparágrafo 5.5.2.1 (e), que a organização deve dispor de uma lista mestra de ferramentas, informando quais são de sua propriedade e quais são contratados. Em contrapartida, o parágrafo 145.109(a)-I, do RBAC 145, apenas menciona que a organização deve possuir listagem do ferramental de sua propriedade e, aparentemente, gera contradição ao informar: “Quando o ferramental utilizado for de terceiros, a organização deve possuir um contrato”.

**Causa:** Incoerência regulamentar entre o que se entende como necessário (listagem de todas as ferramentas necessárias para o desempenho seguro das atividades) e o descrito no parágrafo 145.109(a)-I do RBAC 145.

**Efeito:** Possibilidade de não apresentação de todo o ferramental necessário para o desempenho seguro de atividades de manutenção, nas quais a OM é certificada, por motivo de falha de interpretação de requisito.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da ANAC

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo,

manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização internacional.

**Alternativa 01:** – Manter o “*status quo*”.

**Alternativa 02 (escolhida):** – Atualizar o parágrafo 145.109(a)-I, esclarecendo a necessidade das ferramentas contratadas (alugadas) estarem listadas pela OM.

Segue abaixo o texto proposto.

**RBAC 145.109(a)-I** Cada organização de manutenção certificada deve possuir uma listagem, **ou outro formato aceito pela ANAC**, da relação do ferramental ~~de sua propriedade~~, **próprio ou contratado, necessário para o desempenho seguro de suas atividades**. Quando o ferramental utilizado for de terceiros, a organização deve possuir um contrato (ou outro documento equivalente) que autorize o uso, o qual deve ser mantido disponível para a ANAC por pelo menos 5 (cinco) anos, desde a sua última utilização.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A alteração do RBAC 145 visa permitir maior esclarecendo sobre a necessidade das ferramentas contratadas estarem listadas pela empresa. Assim como, a possibilidade da OM apresentar outro formato de relação das ferramentas necessárias também foi contemplada, como por exemplo, evidenciação por meio de sistema ERP (Enterprise Resource Planning) de controle de tarefas/ferramentas.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>não aplicável</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
--------------------------	-----	--------	--

<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	-	
-------------------------------------	-----	---	--

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

A norma que aborda o tema é da própria GGAC, tratando-se de instrução complementar.

(...) e) **Lista mestra de equipamentos/ferramentas/materiais:** o parágrafo 145.51(a)(5)(IV) do RBAC 145 especifica que a empresa deve manter uma listagem assinada pelo RT relacionando os equipamentos, ferramentas e dados técnicos, próprios e contratados, necessários ao desempenho seguro das obrigações e responsabilidades da organização de manutenção. O MOM por sua vez deve possuir procedimentos adequados para manter essa listagem completa e atualizada. A lista deve referenciar também equipamentos mantidos para outras instalações. A lista pode ser mantida, por exemplo, pelo departamento de contabilidade para finalidade fiscal. A lista deve estar disponível para consulta pela ANAC. A lista não precisa incluir o custo do equipamento ou quaisquer informações financeiras ou comerciais. Geralmente, a lista contém o P/N (Part Number), a designação, o nº de patrimônio e, em casos aplicáveis, o S/N (Serial Number) de cada ferramenta. Caso uma determinada ferramenta/equipamento/teste esteja indisponível, a lista deve demonstrar isso. A OM também deve considerar: I- a IX- ....

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	<input type="checkbox"/>	NÃO
-------------------------------------	-----	--------	--------------------------	-----

Subparágrafo 5.5.2.1 (e) da IS 145-009B.

(Sugere-se que a IS 145-009B seja avaliada sobre os outros formatos aceitos pela ANAC para relação de todas as ferramentas necessárias para o desempenho seguro, enfatizando a necessidade apenas para ferramentas especiais)

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual de normativos;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de segundo o RBAC 145; e
- Custo de divulgação aos regulados.
- Para o regulado, necessidade de revisar atualizar as listas mestras de ferramentas pelas organizações de

manutenção que não estão conforme.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Melhor harmonização entre o RBAC 145 e IS 145-009, com maior estímulo à adoção da conduta considerada mais adequada, aumentando a efetividade da regra;
- Segurança jurídica nas auditorias em organizações de manutenção;
- Para os regulados, potencial aumento do nível de segurança operacional e maior esclarecimento de regras.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC verificará a relação de ferramental (listagem ou outro formato) por meio de auditorias de fiscalização.

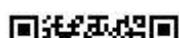
### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).





A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3734780** e o código CRC **5DEA97D3**.

---



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

### 10- REV. 01

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação Problema:** Como adequar a exigência que estabelece que OM (categoria célula) deve prover instalações permanentes adequadas para abrigar o maior modelo de aeronave listado na sua EO? Uma vez que existem exceções que se tornaram recorrentes.

**Fatos** - Os requisitos que estabelecem condições mínimas relativas a características de hangar, estabelecidos por meio do RBAC 145, limitam que serviços, acima de manutenção de linha, apenas possam ser realizados por organizações cujo hangar seja capaz de abrigar toda a aeronave, sendo por muitas vezes, mais restritivo que os requisitos técnicos estabelecidos pelos fabricantes das aeronaves. Assim, as organizações de manutenção têm buscado métodos alternativos para cumprir com este requisito.

**Causa:** A atual regulamentação (RBAC 145) restringe a execução de qualquer tarefa de manutenção acima de “manutenção de linha” para empresas que possuem hangar que abrigam toda a aeronave. Contudo, muitas destas tarefas não apresentam impedimento técnico (estabelecido pelo fabricante) para a realização de tarefas sem a devida proteção ambiental. Destaca-se o fato de tratar-se de requisito desarmonizado com a norma de referência.

**Efeito:** Limitação do escopo de serviços em organizações de manutenção, solicitação de isenção de requisito e/ou não cumprimento com a atual regulamentação. Possibilidade de pedidos de isenção e constatação de existência de burocracia que não agregue valor ao nível de segurança operacional aceitável.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da GGAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo associado a burocracia para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização

internacional.

**Alternativa 01:** – Manter o “*status quo*”

**Alternativa 02 (escolhida):** Elaborar um texto determinando que as restrições para a execução do serviço devem ser estabelecidas pelo fabricante, ou seja, as instalações necessárias devem estar em acordo com as restrições estabelecidos pelo próprio fabricante do produto aeronáutico.

Segue o texto proposto, onde as alterações do texto original seguem destacadas.

145.103 (b) Cada organização de manutenção certificada ~~com categoria célula~~ deve prover instalações ~~permanentes~~ adequadas com tamanho apropriado para acomodar qualquer serviço em artigos ~~para abrigar o maior modelo de aeronave~~ listados ~~nas~~ em suas especificações operativas, e que garanta a proteção contra fatores ambientais adversos. ~~caso a organização execute trabalho acima do nível de complexidade da manutenção de linha.~~

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A eliminação da restrição de que NENHUM serviço acima de “manutenção de linha” possa ser executado se a aeronave não couber totalmente no hangar e a inserção de informações como ~~“acomodar os serviços planejados apropriado para acomodar qualquer serviço em artigos listados em suas especificações operativas”~~ ou ~~“que requeira proteção ambiental”~~ ~~garantia de proteção contra fatores ambientais adversos”,~~ eliminaria o cunho burocrático (desnecessário em alguns casos) deste requisito, possibilitando o mesmo nível aceitável de segurança operacional.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>excede</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

Entende-se a proposta como aderente à Diretriz ICAO (Anexo 6) que exige instalação apropriada.

Também em relação à recomendação da ICAO, relacionada ao mesmo tema (Doc. 9760), uma vez que mantém cuidado relativo a tamanho do hangar, todavia focado no serviço a ser realizado e não no maior modelo de aeronave, entende-se que a alteração que mantém a possibilidade de controle sobre os níveis aceitáveis de segurança operacional está em linha com estratégia da FAA.

Vide detalhamento no campo 8 deste formulário.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;

- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

SIM

Quais?

Pela EASA, (COMMISSION REGULATION (EU) No 1321/2014).

**Facility requirements**

*The organisation shall ensure that:*

*b) Facilities are provided appropriate for all planned work, ensuring in particular, protection from the weather elements. Specialised workshops and bays are segregated as appropriate, to ensure that environmental and work area contamination is unlikely to occur.*

1 For base maintenance of aircraft, **aircraft hangars are both available and large enough to accommodate aircraft on planned base maintenance;**

2 For component maintenance, component workshops are large enough to accommodate the components on planned maintenance

Pela ICAO: (Anexo 6, [Part I, 2010](#))- Vide 8.7.5, [Facilities](#)

The facilities and working environment shall be appropriate for the task to be performed.

[Doc. 9760 de 2014](#)

NÃO

10.6.1 Facility requirements

10.6.1.1 Facilities should be available and appropriate to the scope of work performed as stated on the AMO approval certificate. These should be adequately lighted, provide protection from adverse weather conditions and capable of enclosing the largest aircraft which the AMO is rated for. Specialized workshops should be segregated to ensure that environmental or work area contamination is unlikely to occur. Because aircraft maintenance is document- intensive, adequate office facilities should be available for personnel and particularly those engaged in the management of quality, planning and technical records.

Pelo FAA:

O FAA removeu em 2016 o requisito 145.103(b), onde estabelecia a necessidade de hangar. A justificativa de remoção pode ser consultada em

“<https://www.federalregister.gov/documents/2016/07/27/2016-17612/repair-stations>”

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<input type="checkbox"/> NÃO
IS 145-001D (Necessidade de revisar o item 5.7.2.4 que menciona a obrigação de hangar)		

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de segundo o RBAC 145; e
- Custo de divulgação aos regulados e requerentes.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Para o regulado, possibilita que organizações de manutenção executem tarefa acima de manutenção de linha, mesmo se a aeronave não couber totalmente no hangar, desde que seja garantida a proteção contra fatores ambientais adversos e o local do serviço esteja devidamente acomodado, aumentando assim a efetividade da regra;
- Maior harmonização internacional da regra com o normativo da FAA;
- Maior segurança jurídica para a GGAC julgar capacidades de hangar no contexto do processo de certificação de OM;
- Mantém nível aceitável de segurança operacional, tendo em vista o fato de que serão mantidos os cuidados necessários para a integridades do produto em manutenção.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC irá disseminar junto a seus regulados a explicitação dos cuidados mínimos necessários relativos a instalações da OM. Além disso, irá priorizar a adequação da IS, que trata do tema. [

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE

Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de**



**Aviação Civil**, em 17/04/2020, às 14:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Everthon Dario Hudris, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/04/2020, às 14:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 23/04/2020, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4189317** e o código CRC **E988097A**.

---

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

11

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como impedir que regulados sob o RBAC 145 tenham seu COM cancelado (por solicitação própria), em situações em que a ação de cancelamento possa prejudicar processos sancionatórios da ANAC, sobre a mesma organização?

**Fatos -** A regulamentação atual apresenta previsão apenas de suspensão e cassação do certificado, não apresentando termo a ser utilizado em caso de devolução do certificado. As terminologias “suspensão” e “cassado” apresentam uma conotação de sanção administrativa, necessitando de uma terminologia a ser utilizada quando o regulado abdicar de sua certificação. Além disso, um pedido de cancelamento, pelo regulado, de seu COM, durante a realização de processo sancionatório pela ANAC, pode vir a prejudicar a conclusão do caso, em prol do regulado que tenha cometido uma determinada infração.

**Causa:** Ausência de dispositivo que iniba a interrupção do processo sancionatório, por solicitação de revogação do COM por parte da OM.

**Efeito:** Prejuízo ao processamento de auto de infração em casos em que o cancelamento for solicitado com intuito de interromper o referido processo administrativo, uma vez que Empresas com processos administrativos de cassação em aberto podem interromper a aplicação das sanções ao devolver o certificado. Consequentemente, provável perda do efeito educacional na aplicação de sanções administrativas por atos ilícitos.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da GGAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada

(mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização internacional.

**Alternativa 01:** – Manter o “*status quo*”.

**Alternativa 02 (escolhida):** – Harmonizar com o T14 CFR Part 145, que utiliza a terminologia “cancelar” e informa que um certificado apenas pode ser cancelado se aceito pela autoridade.

- Texto proposto:

145.55(a) Um certificado emitido pela ANAC para uma organização de manutenção localizada no Brasil tem validade a partir da data de sua emissão até que seja devolvido por seu detentor e **cujo cancelamento seja aceito pela ANAC**, ou que seja suspenso ou cassado pela ANAC.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Na inserção de uma nova terminologia a ser utilizada nos casos em que a empresa abdicar do certificado e a inserção da informação de que o cancelamento será efetuado apenas se aceito pela autoridade.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

Redação atual do FAR 145

§145.55 *Duration and renewal of certificate.*

*(a) A certificate or rating issued to a repair station located in the United States is effective from the date of issue until the repair station surrenders the certificate **and the FAA accepts it for cancellation**, or the FAA suspends or revokes it.*

SIM Quais?

NÃO

Consta no atual regulamento do FAA – T14 CFR Part 145, §145.

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

Especificamente sobre o cancelamento do COM não, mas existe previsão de perda de efeito de certificados nos demais RBAC relacionados com aprovação de organizações, de produtos e de aeronavegabilidade.

SIM Quais?  NÃO

IS 145.001 (item 5.9 desta IS deve ser avaliado sobre a necessidade, ou não, de revisão).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo, englobando a portaria nº 1.942, de 22 de junho de 2018;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC;
- Custo de divulgação aos regulados.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Garantir que processamentos de auto de infração não sejam interrompidos por motivo de solicitação de cancelamento pelos regulados, aumentando o nível de efetividades das regras contidas no normativo em tela;
- Incorporação de segurança jurídica no que tange a necessidade de devolução, por motivo de desistência, do COM;
- Harmonizar prática e terminologias com autoridades internacionais;
- Contribuição indireta para a manutenção do nível de segurança operacional, visto que a manutenção dos processos de apuração de infração, até sua fase de conclusão, aumenta a capacidade da ANAC de realizar análise de risco sobre as organizações certificadas, considerando seu histórico relacionado com falhas de conduta.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11	Vide campo 10
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC atualizará as instruções de trabalhos (ITD) de forma a contemplar a informação de que um certificado apenas pode ser cancelado se aceito pela autoridade.

Além disso, será necessário avaliar a prioridade de atualização do sistema contido na *intranet* SAR para incluir o termo “CANCELADO A PEDIDO” de forma a evitar o impacto na imagem da organização de manutenção, ao constar que a base secundária foi suspensa quando a empresa tenha pedido cancelamento apenas da referida base.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3734788** e o código CRC **0FCDB289**.



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

12

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como permitir que ação de cancelamento de COM também possa partir da ANAC?

**Causa:** Aplicação de suspensão ou extinção do certificado de organização de manutenção para empresas que devolvem o certificado, situação em que seria cabível uma ação de cancelamento.

**Efeito:** Pelo fato de não haver atualmente a possibilidade de CANCELAR um certificado quando solicitado espontaneamente pela OM, hoje acontece da seguinte forma: a OM solicita o cancelamento do COM; na sequência, a ANAC SUSPENDE o certificado (pois não existe o termo “cancelar”); Dessa forma, após 1 (um) ano (conforme prazo estabelecido no RBAC 145.55(e)-I(2)), a ANAC pode cassar o certificado pelo não cumprimento do mesmo, o que entende-se não seria a forma mais apropriada de lidar nesse caso. Todo esse procedimento, considerado burocrático, poderia ser melhorado com a inclusão do termo “cancelar” no RBAC 145.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da GGAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização internacional.

**Alternativa 01:** – Manter o “*status quo*”

**Alternativa 02:** Utilizar a terminologia “extinto”, assim como descrito na Portaria ANAC nº 1.942, de 22 de junho de 2018, que delega competência à Gerência de Engenharia de Manutenção - GAEM e Gerências Técnicas da GGAC e dá outras providências, e que por sua vez, utiliza a terminologia “extinguir”.

**Alternativa 03 (escolhida):** Harmonizar com o *Title 14 CFR Part 145*, que utiliza a terminologia “cancelar”. Incluída a possibilidade de cancelamento da certificação de organização de manutenção. O que estaria alinhado com a proposta de criação da seção 145.12, também inspirada na mesma norma de referência.

- Texto proposto:

145.55

(e)-I Um certificado de organização de manutenção pode ser:

(1) suspenso, por solicitação da organização ou por decisão da ANAC, enquanto a ANAC não constatar que a organização cumpre com os RBAC aplicáveis; ou

(2) cassado, **quando a ANAC julgar que a organização não tem mais direito a um certificado conforme este regulamento.**

(3) **cancelado, se a ANAC julgar que a organização ainda não satisfaz aos RBAC após um período de suspensão maior do que 1 (um) ano ou após a devolução do certificado pela organização.**

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Inserção de uma nova terminologia a ser utilizada nos casos em que a empresa abdicar do certificado.

As alternativas 02 e 03 resolvem o problema com a inserção de nova terminologia, mas a alternativa 03 (escolhida), além disso, harmoniza com a norma de referência (FAA).

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;

- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

A terminologia “cancelado” é utilizada pelo FAA, conforme redação atual do FAR 145

§145.55 *Duration and renewal of certificate.*

*(a) A certificate or rating issued to a repair station located in the United States is effective from the date of issue until the repair station surrenders the certificate and the FAA accepts it for cancellation, or the **FAA suspends or revokes it.***

SIM Quais?

NÃO

Consta no atual regulamento do FAA – T14 CFR Part 145, §145.55a

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

Especificamente sobre o cancelamento do COM não, mas existe previsão de perda de efeito de certificados nos demais RBAC relacionados com aprovação de organizações, de produtos e de aeronavegabilidade.

SIM Quais?  NÃO

IS 145.001 (item 5.9 desta IS deve ser avaliado sobre a necessidade, ou não, de revisão).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo, englobando a portaria nº 1.942, de 22 de junho de 2018;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Eliminar a possibilidade de suspensão de um certificado, quando solicitado seu cancelamento pela organização, utilizando a terminologia “cancelado”, o que contribui para o aumento da efetividade da regra;

- Não impactar negativamente a imagem da OM, quando solicita o cancelamento de uma base secundária (Hoje, aparece no sistema como suspenso);
- Aumentar segurança jurídicas relativa aos atos de aprovação de OM;
- Contribuição indireta para a manutenção do nível de segurança operacional, visto que a decisão pela ANAC quanto ao adequado momento para o cancelamento de um COM, aumenta a capacidade da ANAC de realizar análise de risco sobre as organizações certificadas, considerando seu histórico relacionado com falhas de conduta;
- Harmonizar terminologia com autoridades internacionais.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide Campo 11	Vide Campo 10
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC atualizará as instruções de trabalhos (ITD) de forma a contemplar o cancelamento do COM ou de base secundária.

Atualização do sistema contido na *intranet* SAR para incluir o termo “CANCELADO A PEDIDO” de forma a evitar o impacto na imagem da organização de manutenção ao constar que a base secundária foi suspensa quando a empresa pede o cancelamento apenas da mesma base.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737709** e o código CRC **7218B368**.

---

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

13

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como garantir maior clareza na redação que trata do prazo para o pedido de renovação de certificado, que é atualmente ambíguo, contido no parágrafo 145.55(c) do RBAC 145?

Fatos – A redação atual do requisito em tela dá margem a dupla interpretação no que diz respeito ao prazo de 60 (sessenta) dias para submissão de requerimento de renovação junto à ANAC, podendo ser interpretado como aceitável submetê-lo dentro dos 60 (sessenta) dias que antecedem o vencimento do certificado atual (e não pelo menos 60 dias antes).

Redação atual - (c) Cada organização de manutenção certificada pela ANAC fora do Brasil que deseje renovar seu certificado deve submeter o requerimento de renovação até 60 (sessenta) dias antes do vencimento do certificado atual. Se o pedido de renovação não for feito nesse prazo, a organização de manutenção deverá seguir os procedimentos de requerimento conforme a seção 145.51.

**Causa:** A tradução do requisito advindo da norma de referência da FAA, para o português, não foi feita adequadamente, deixando margem para interpretação diferente daquela para a qual foi proposta. E a tratativa por meio de IS não mudaria a ambiguidade devido ao fato do regulamento ser prescritivo.

**Efeito:** Redação atual do requisito induz solicitação com prazo menor do que seria esperado pelo regulador.

**Atores:** SAR, Requerentes e detentores de COM (fora do Brasil).

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Aumento de efetividade, por meio de esclarecimento do requisito de forma a evitar cumprimento equivocado do prazo para renovação do certificado por empresas estrangeiras.

**Alternativa 1:** Manter *status quo* e tratar situação por meio de interpretação técnica.

**Alternativa 2 (escolhida):** Revisar redação do RBAC 145 para refletir redação da norma de referência (FAR), porém, mantido o prazo de 60 (sessenta) dias já definido no RBAC 145.

- Texto proposto:

(c) Cada organização de manutenção certificada pela ANAC fora do Brasil que deseje renovar seu certificado deve submeter o requerimento de renovação **até pelo menos** 60 (sessenta) dias antes do vencimento do certificado atual. Se o pedido de renovação não for feito nesse prazo, a organização de manutenção deverá seguir os procedimentos de requerimento conforme a seção 145.51.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Bastará a mudança do requisito para que a intenção do regulador seja de fato garantida.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualizar redação do ponto específico tratado neste fapan, relativo ao RBAC 145	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetar.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetar.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

Redação atual da FAA com prazo de 30 dias –

*(c) A certificated repair station located outside the United States that applies for a renewal of its repair station certificate must— (1) Submit its request for renewal no later than 30 days before the repair station's current certificate expires. If a request for renewal is not made within this period, the repair station must follow the application procedures in §145.51.*

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	
<input type="checkbox"/> NÃO	Title 14 CFT Part 145, §145.55c.	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<input type="checkbox"/> NÃO
---	--------	------------------------------

IS 145.002B ( O item B.7.2 desta IS deve ser revista quanto ao seu conteúdo.

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo apenas de revisão e atualização textual do normativo, não acrescentando novos custos aos regulados

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Impede que o regulado interprete erroneamente a norma e perca o prazo para encaminhamento da documentação para a referida renovação, evitando consequências que prejudiquem a sua operação regular;

- Aumento da efetividade da regra;

- Contribui para harmonização internacional com a norma de referência;

- Aumenta nível de segurança jurídica nos atos de aprovação da GGAC;

- Não impacta negativamente no nível aceitável de segurança operacional.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos		

especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11	Vide resposta 10
-	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC divulgará o ajuste da regra a seus regulados e a seu público interno.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737715** e o código CRC **74CDDDB6**.

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

14

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como adaptar a regulamentação aplicada a OM às novas práticas de tecnologia de informação, para o caso específico da necessidade de devolução física de certificados, uma vez invalidados?

Fatos - O Requisito contido no parágrafo 145.55(d) do RBAC 145 determina que o detentor de um certificado deve retorná-lo para a ANAC, em até 30 (trinta) dias depois que esse certificado tenha se tornado inválido. Todavia, a GGAC tem adotado prática de troca de documentos por meio digital, fazendo com que tal prática de devolução não agregue efeito prático à segurança operacional, configurando-se como burocracia desnecessária. Em resumo, com a alteração dos procedimentos internos da ANAC, a emissão de Certificado de Organização de Manutenção em papel não é mais uma realidade, tornando o requisito de retornar o certificado, fisicamente, obsoleto.

**Causa:** Troca de documentos passou a ser digital e prática estabelecida por meio de RBAC não reflete atualidade.

**Efeito:** Fardo administrativo desnecessário ao regulado e à GGAC.

**Atores:** SAR, requerentes e detentores de COM

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Eliminar obsolescência da norma.

**Alternativa 1** - Manter o *Status quo*; ou

**Alternativa 2 (escolhida)** - Excluir o requisito 145.55 (d), conforme abaixo:

~~(d) O detentor de um certificado deve retorná-lo para a ANAC em até 30 (trinta) dias depois que esse certificado tenha se tornado inválido. [Reservado]~~

No intuito de enfatizar o que já foi comentado na descrição do problema, por meio do campo 1, atualmente, por meio de sistema informatizado, a ANAC emite o certificado digitalmente. Além disso, quando o certificado se torna inválido, essa condição fica registrado no sistema da ANAC. Em vista dessas observações, e por não se usar mais papel na emissão de certificado, entende-se que não faz mais sentido dizer que o detentor de um certificado deve retorná-lo para a ANAC, quando este estiver inválido. Apesar do requisito ainda existir na FAA, pelo fato de ainda utilizarem certificado impresso, não faz sentido mantê-lo no RBAC, nem traz prejuízo em relação à harmonização com a regulamentação do FAA, quanto a aspectos técnicos e de segurança operacional.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Trata-se de obsolescência de requisito, e sua remoção irá eliminar exigência burocrática apenas, sem que haja efeito negativo à segurança operacional.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>não</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

Sim, FAA.

Conforme já mencionado no campo 2 deste formulário, apesar do requisito ainda existir no FAA, pelo fato de ainda utilizarem certificado impresso, não se entende como necessário mantê-lo no RBAC, já que não traria prejuízo algum em relação à harmonização com a regulamentação do FAA, quanto a aspectos técnicos e de segurança operacional, visto que atualmente, por meio de sistema informatizado, a ANAC emite o certificado digitalmente. Além disso, quando o certificado se torna inválido, essa condição fica registrada no sistema da ANAC. Em vista dessas observações, e por não se usar mais papel na emissão de certificado, entende-se não haver mais sentido em dizer que o detentor de um certificado deve retorná-lo para a ANAC, quando este estiver inválido.

*Title 14 CFR Part 145 §145.55*

*(d) The holder of an expired, surrendered, suspended, or revoked certificate must return it to the FAA.*

SIM

Quais?

NÃO [Doc. No. FAA-1999-5836, 66 FR 41117, Aug. 6, 2001, as amended by Amdt. 145-30, 79 FR 46984, Aug. 12, 2014]

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

SIM

Quais?

NÃO

-

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada; e
- Custo de divulgação aos regulados.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Maior segurança jurídica em relação a esse ponto específico, no que concerne à atividade de fiscalização da ANAC;
- Regulamento mais condizente com a realidade atual;
- Não apresenta impacto negativo sobre o nível aceitável de segurança operacional inerente à atividade de certificação de OM.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Dispensa monitoramento. Bastará a comunicação aos regulados e aos servidores envolvidos com a vigilância continuadas das OM certificadas pela ANAC, com base no RBAC 145.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737720** e o código CRC **BD08D6CF**.

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

15

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como facilitar a realização de fiscalização de controle sobre subcontratados não certificados?

**Fatos** - É prerrogativa de um detentor de um certificado de organização de manutenção a subcontratação de pessoa certificada ou não certificada, desde que assegure que esta pessoa cumpra com um sistema de qualidade equivalente ao dela. Contudo, não há previsão explícita no RBAC 145 para estabelecer procedimentos de qualificação/supervisão do controle sobre subcontratados, dificultando o processo de gestão de risco sobre a segurança operacional pela ANAC. Vale destacar que as instruções para este procedimento já constam na IS 145-009, contudo, observa-se que as empresas não têm cumprido por não estar no RBAC 145.

**Causa:** Regulados pelo RBAC 145 subcontratam serviços de manutenção sem expor, em seus manuais de qualidade, procedimentos para garantir um sistema de qualidade, no subcontratado, equivalente ao que é exigido do ente certificado. Além disso, material orientativo voltados para a qualificação de subcontratados não tem sido atendido por regulados.

**Efeito:** Possível não cumprimento em sua integralidade do parágrafo 145.201(a)(2) do RBAC 145. E dificuldade para enquadramento de não conformidades, identificadas por meio de fiscalização da GGAC.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da GGAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Aumento de efetividade do normativo, melhoria do nível de segurança operacional e harmonização internacional.

**Alternativa 01:** – Manter o “*status quo*” em termos de RBAC, e GGAC disseminar importância de cumprimento de material orientativo já existente.

**Alternativa 02 (escolhida):** – Detalhar requisito para esclarecer a necessidade de se estabelecer procedimento para garantir que a pessoa não certificada siga um sistema de controle da qualidade equivalente ao sistema seguido pela organização de manutenção certificada; Nesta segunda alternativa, a revisão de material orientativo também é pertinente, para refletir os detalhes que viram a ser introduzidos no RBAC 145.

**Texto proposto:**

**145.209(h)(3)-I Assegurar o cumprimento com o requerido pelo parágrafo 145.217(b)(1) deste RBAC.**

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Resolverá por meio do estabelecimento , na seção 145.209 do RBAC 145, da necessidade de ter este procedimento. O objetivo desta seção não seria firmar nova regra, mas de esclarecer a necessidade de regras já existentes (que hoje não são claras), considerando que (hoje) este procedimento está apenas em IS, tal fato o tem tornado apenas recomendação.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	
<input type="checkbox"/> NÃO	FAA Advisory Circular - AC No: 145-9A	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

Sim, existe material orientativo da própria GGAC para seus regulados. Todavia, a falta de requisito explícito tem permitido resistência por parte dos regulados em segui-lo.

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<input type="checkbox"/> NÃO
---	--------	------------------------------

Subparágrafo 5.5.7.7 da IS 145-009B

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo para a ANAC, que passa a ter a necessidade de verificar o cumprimento deste requisito na análise documental;  
- Custo para o Regulado de revisão dos manuais de empresas que subcontratam funções de manutenção e não cumprem com este requisito.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Contribuição para aumento do nível de segurança operacional e da qualidade na subcontratação de tarefas de manutenção, o que também contribui positivamente para a efetividade da regra;  
- Maior esclarecimento sobre a necessidade de se estabelecer um procedimento que garanta o atendimento às regras de subcontratação, com maior estímulo ao seu cumprimento;  
- Maior segurança jurídica para a ANAC, ao exigir dos regulados controle sobre seus subcontratados;  
- Prática harmonizada internacionalmente, embora FAA tenha abordado detalhe do tema por meio de material orientativo, apenas.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	

Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta da questão 11.	Vide resposta da questão 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC irá disseminar junto a seus regulados a explicitação dos cuidados mínimos necessários na atividade de subcontratação. Além disso, irá verificar a necessidade de adequação da IS que trata do tema.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737725** e o código CRC **960C35FC**.

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

16

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como evitar redundância desnecessária de regulamentação sobre assunto ligado à segurança do trabalho no contexto de OM (Cilindros de ar comprimido e gaiola de proteção para conjunto pneu-roda)?

**Fatos** - O RBAC 145, em vigor, estabelece exigências ligadas a segurança de trabalho, embora já exista regulamentação para o tema sob a supervisão do Ministério da Economia, com base em Normas Regulamentadoras.

**Causa:** São prescrições advindas de antigas IAC decorrentes da filosofia do DAC, que incluía direcionamento para a segurança do trabalho.

**Efeito:**

- Consumo de HH ANAC em atividade de fiscalização, para verificar requisitos que estão além do escopo de aeronavegabilidade, por tratar-se de questão de segurança de trabalho;
- Trata-se de peculiaridade do requisito brasileiro, que destoa dos regulamentos das demais autoridades (EASA, FAA etc.);
- Redação atual não encontra base em diretrizes para confecção de dispositivos relacionados;
- Prescrição não engloba todas situações, abordando apenas parte do que abrange o tema ligado à segurança de trabalho, no contexto de uma OM;
- As OM adotam novas formas de trabalho para evitar prescrições. Ex.: Manutenção de rodas instaladas em aeronaves para evitar a necessidade de se ter gaiola;

**Atores:** SAR, Requerentes e detentores de COM e subcontratados.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Desburocratização da norma, redução de custo para ANAC, aumento de efetividade de fiscalização, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização internacional.

**Alternativa 1** – Manter o *Status quo* (conforme abaixo);

145.103 (a)(2)

(vii)-II um local isolado para a instalação de cilindros de ar comprimido, sempre que requerido por questões de segurança; e

(vii)-III uma gaiola de proteção que garanta conter a falha do maior conjunto pneu-roda não instalado durante a sua pressurização, quando aplicável.

**Alternativa 2 (escolhida)**- Remover os 2 (dois) requisitos (referidos acima) do RBAC, promovendo o aumento da efetividade dos recursos de fiscalização, assim como a harmonização do RBAC 145 com os regulamentos de demais autoridades, como EASA e FAA.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Os requisitos serão removidos do RBAC 145, que deixará essas questões a cargo da legislação específica brasileira sobre segurança do trabalho. Não obstante, as questões pertinentes à segurança operacional continuam sendo cobertas pelos aspectos referentes a fatores humanos na manutenção.

Além disso, mesmo com a remoção dos referidos requisitos, a ANAC continua apta para verificar eventuais deficiências em relação a recursos necessários para a execução apropriada de atividades de manutenção, por meio do requisito RBAC 145.103(a)(2):

“(a) Cada organização de manutenção certificada deve prover:

..

(2) recursos para executar apropriadamente a manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos ou serviços especializados para os quais é certificado...”

Importante ressaltar que, de acordo com a pesquisa *online* realizada com os regulados, parcela considerável adota outras medidas além do RBAC 145, no que concerne à segurança do trabalho, como por exemplo: formação de comitê da CIPA e contratação de empresa especializada sobre o assunto. Há relato também sobre contratação de profissional de segurança de trabalho.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A e B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>não</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
--	-------	-------	----------------

ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	Trata-se de customização contida apenas em RBAC.	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

SIM | Quais? |  NÃO

1. Normas Regulamentares (NR-12 - SEGURANÇA NO TRABALHO EM MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS) Portaria SEPRT n.º 916, de 30 de julho de 2019);
2. IAC060\_1002A;
3. IS 145.002 (verificar necessidade de revisar item B.10.i).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada sobre OM;
- Custo de divulgação/ orientação aos regulados sobre a necessidade de uso de normas regulamentadoras específicas sobre segurança do trabalho, no desempenho das atividades relacionadas.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- A ANAC poderá otimizar seus recursos (HH) em fiscalização de itens que realmente agregam valor à segurança operacional, aumentando assim, o nível de efetividade do normativo em tela;
- Mantém o nível aceitável de segurança operacional, uma vez que as Normas Regulamentadoras do ministério da Economia, já abordam os cuidados relativos à segurança do trabalho, visando contribuir positivamente para um ambiente de trabalho saudável para o trabalhador, o que reduz a probabilidade de falha humana na execução dos serviços de manutenção;
- Normativo fica mais harmonizado com norma de referência.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Será promovida a comunicação/orientação aos regulados de que a exclusão desses requisitos do RBAC 145 não os exime da obrigação de se respeitar a legislação específica de segurança de trabalho. Ademais, as questões pertinentes à segurança operacional continuam sendo cobertas pelos aspectos referentes a fatores humanos na manutenção.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília,



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737730** e o código CRC **84D3A391**.

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

17

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como reduzir ou eliminar redundância desnecessária de regulamentação sobre assunto ligado à segurança do trabalho no contexto de OM (materiais inflamáveis)?

**Fatos** - O RBAC 145 estabelece exigências ligadas à segurança de trabalho, embora já exista regulamentação para o tema sob a supervisão do Ministério da Economia, com base em Normas Regulamentadoras.

**Causa:** Prescrição advinda de antigas IAC decorrentes da filosofia do DAC, que incluía direcionamento para a segurança do trabalho.

**Efeito:**

- Consumo de HH ANAC em atividade de fiscalização, para verificar requisitos que estão além do escopo de aeronavegabilidade, por tratar-se de questão de segurança de trabalho;
- Trata-se de peculiaridade do requisito brasileiro, que destoa dos regulamentos das demais autoridades (EASA, FAA etc.);
- ANAC não possui diretrizes para confecção de dispositivos relacionados;
- Prescrição não engloba todas as situações;

**Atores:** SAR, Requerentes e detentores de COM, subcontratados.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada

(mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Desburocratização da norma, redução de custo para ANAC, aumento de efetividade de fiscalização, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização internacional.

**Alternativa 1** – Manter o *Status quo* (conforme abaixo);

145.103 (a)(2)

(vii)-I um local isolado e arejado para depósito de inflamáveis, sempre que requerido por questões de segurança. Caso esse local possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos, conforme aplicável;

**Alternativa 2 (escolhida)**- Modificar o requisito (apresentado acima na alternativa 01) do RBAC, para ater-se somente aos aspectos ligados à segurança operacional, promovendo o aumento da efetividade dos recursos de fiscalização, assim como a harmonização do RBAC 145 com os regulamentos das demais autoridades como EASA e FAA.

- Texto proposto:

(vii)-I um local ~~isolado e arejado~~ **segregado** para depósito de inflamáveis, sempre que requerido por questões de segurança. ~~Caso esse local possua instalações elétricas, elas devem ser blindadas e com comandos externos, conforme aplicável;~~

A segregação de local destinado ao depósito de inflamável por questões de segurança é importante e deve ser mantido como requisito. No entanto, a forma como se dará e os cuidados quanto às instalações elétricas nesses locais já são objeto de legislação específica de segurança no trabalho.

A utilização do termo “segregado” visa harmonizar com a nomenclatura já utilizada nos parágrafos 145.103(a)(2) (i), (ii), (iii) e (iv) do RBAC 145.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

O requisito do RBAC 145 será alterado, o que deixará o assunto ligado à segurança do trabalho a cargo da legislação específica brasileira.

A proteção em relação às instalações elétricas em locais para depósito de inflamáveis já é tratada em legislação brasileira própria (NR-20). Excluindo essa questão do requisito, elimina-se também a sobreposição de normas.

Todavia, a necessidade de segregação de área reservada para inflamáveis da área de manutenção das aeronaves é relevante para garantir um nível mínimo aceitável de segurança operacional na execução dos serviços.

Além disso, mesmo com a remoção dos referidos requisitos, a ANAC continua apta para verificar eventuais deficiências em relação a recursos necessários para executar apropriadamente as atividades de manutenção, por meio do requisito RBAC 145.103(a)(2):

“(a) Cada organização de manutenção certificada deve prover:

..

(2) recursos para executar apropriadamente a manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos ou serviços especializados para os quais é certificado...”

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A e B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>excede</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	-	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	<input type="checkbox"/>	NÃO
-------------------------------------	-----	--------	--------------------------	-----

1. Normas Regulamentares (NR-20 [SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO COM INFLAMÁVEIS E COMBUSTÍVEIS](#)) (Portaria MTb n.º 860, de 16 de outubro de 2018);
2. IAC060\_1002A;
3. IS 145.002 (verificar necessidade de revisar item B.10.i).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada sobre OM;
- Custo de divulgação/ orientação aos regulados sobre a necessidade de uso de normas regulamentadoras específicas sobre segurança do trabalho no desempenho das atividades relacionadas

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- A ANAC poderá otimizar seus recursos (HH) em fiscalização de itens que realmente agregam valor à segurança operacional, aumentando assim, o nível de efetividade do normativo em tela;
- Mantém o nível aceitável de segurança operacional, uma vez que as Normas Regulamentadoras do ministério da Economia, já abordam os cuidados relativos à segurança do trabalho, visando contribuir positivamente para um ambiente de trabalho saudável para o trabalhador, o que reduz a probabilidade de falha humana na execução dos serviços de manutenção;
- Normativo fica menos desarmonizado com norma de referência (FAA).

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide resposta 11.	Vide resposta 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Será promovida a comunicação/orientação aos regulados sobre a importância de se respeitar a legislação específica de segurança de trabalho. Ademais, as questões pertinentes à segurança operacional continuam sendo cobertas pelos aspectos referentes a fatores humanos na manutenção.

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO**

## SUPERINTENDENTE

---



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737745** e o código CRC **3A0F0D58**.

---



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

### 18- REV. 01

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como deixar claro, para os regulados pelo RBAC 145, que há a necessidade de reportes previstos na seção 145.221, mesmo em casos de não ocorrência de execução de serviço ou de alteração de quadro de pessoal técnico em uma OM nacional?

**Fatos -** O requisito contido na seção 145.221-I dá margem para dupla interpretação, fazendo com que em situação de não execução de serviços em mês anterior ou de não alteração do quadro de pessoal técnico em trimestre anterior, algumas OM encaminhem os relatórios periódicos e outras não, ficando essas últimas sujeitas às sanções previstas no CBAer. Além disso, com base na questão 12 feita por meio de pesquisa aos regulados, verificou-se que mais de 30% dos consultados afirmaram ser comum encerrar ao menos 1 mês durante o intervalo de 1 ano, sem ter concluído nenhuma atividade de manutenção. E ainda, de acordo com a questão 13, mais de 20% dos consultados afirmaram não ocorrer troca de pessoal técnico em períodos menores do que um trimestre em média por ano.

**Causa:** Redação atual do requisito tem sido entendida como ambígua pelos servidores da GGAC. Além disso, a área técnica considera que apenas a tratativa do tema por meio de material orientativo não tem sido suficiente para impedir tal ambiguidade.

**Efeito:** O não reporte por motivo de falha de interpretação tem o potencial de prejudicar análise de risco por parte da ANAC. Além disso, já foram identificados casos de não realização de reporte por motivo de não execução de serviço ou de não alteração de quadro de pessoal técnico, reforçando o entendimento de que há desorientação sobre o ponto em discussão.

**Atores:** SAR, requerentes e detentores de COM nacionais.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de

segurança operacional aceitável e aumento de segurança jurídica sob os atos da ANAC.

**Alternativa 1:** Deixar o texto do RBAC como está (*status quo*) e reforçar entendimento por meio de material orientativo; ou

**Alternativa 2 (escolhida):** Adequação da redação da seção 145.221-I do RBAC 145, deixando claro a obrigatoriedade para as OM nacional de sempre enviarem os relatórios periódicos, havendo ou não serviço. Porém o reporte de alteração do quadro técnico de funcionários foi flexibilizado para ocorrer apenas quando houver alteração. Nesse sentido, propôs-se alterar a seção 145.221-I do RBAC 145, acrescentando a necessidade de informar a não execução de quaisquer serviços, e em relação à alteração do quadro de pessoal técnico, o reporte previsto em "b" receberia flexibilização.

"A menos que de outra forma especificado pela ANAC, cada organização de manutenção certificada deve encaminhar até o último dia útil do mês subsequente:

(a) um relatório mensal contendo os serviços de manutenção executados naquele mês **ou informando, se for o caso, a não execução de quaisquer serviços;** e

(b) um relatório trimestral contendo a relação do pessoal técnico vinculado à organização de manutenção, **caso haja alterações com relação ao último relatório enviado. com as alterações ocorridas no trimestre anterior."**

**Alternativa 3 (escolhida) :** Após apresentação para gestores da SAR, foi esclarecido que está em andamento uma iniciativa que irá facilitar o reporte destes tipos de informações entre regulado e ANAC, por meio de dispositivo digital. Assim, a adequação da redação da seção 145.221-I do RBAC 145, escolhida irá deixar claro a obrigatoriedade para as OM nacional de sempre enviarem os relatórios periódicos, havendo ou não serviço. O mesmo para o reporte de alteração do quadro técnico de funcionários independentemente de haver alteração. Nesse sentido, propôs-se alterar a seção 145.221-I do RBAC 145, acrescentando a necessidade de informar a não execução de quaisquer serviços, assim como para o reporte ligado a quadro de pessoal técnico.

"A menos que de outra forma especificado pela ANAC, cada organização de manutenção certificada deve encaminhar até o último dia útil do mês subsequente:

(a) um relatório mensal contendo os serviços de manutenção executados naquele mês **ou informando, se for o caso, a não execução de quaisquer serviços;** e

(b) um relatório trimestral contendo a relação do pessoal técnico vinculado à organização de manutenção e, **caso aplicável, com** as alterações ocorridas no trimestre anterior.

### 3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Com a adequação do texto da seção 145.221-I do RBAC 145, fica claro a obrigatoriedade da OM nacional de sempre enviar os relatórios periódicos havendo ou não serviço e/ou alteração do quadro de pessoal técnico.

Quando o requisito descreve "A menos que de outra forma especificado pela ANAC", propõe-se que, na IS 145-002, seja esclarecido que, para OM estrangeiras, esses relatórios sejam enviados somente na renovação da certificação, ou seja, a cada 24 (vinte e quatro) meses, ou quando solicitado pela ANAC em função de alguma necessidade (investigação, por exemplo). Apesar disso, salienta-se que as OM estrangeiras também precisam ter todas as referidas informações arquivadas e disponíveis, relacionadas com serviços executados e com alteração de quadro de pessoal técnico.

Em relação ao quadro de pessoal técnico, com base na pesquisa feita aos regulados, verificou-se que 70% deles costumam ter modificação nesse quadro menos de 1 (uma) vez por semestre. **Por isso, embora o regulamento exija envio trimestral para contribuir com o processo de supervisão da ANAC, esta irá viabilizar meio de troca de informações digital a fim de minimizar os efeitos dessa necessidade sobre o regulado.**

Em relação ao envio do relatório mensal sobre serviços executados, a pesquisa mostrou que menos de 30% das empresas apresentam pelo menos 1 (um) mês sem serviços executados. Contudo, a informação de não execução de serviço continua sendo considerada fato relevante e necessário para a gestão da fiscalização.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>Excede</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

O T14 CFR FAR PArt 145, da FAA, não apresenta esta exigência, sendo assim uma customização da forma de fiscalização da ANAC.

<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO		

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

Apenas o próprio RBAC 145 em vigor.

( X ) SIM | Quais? | ( ) NÃO

- 1- IS 145-002 (deve ser revista de acordo com a proposta);  
2- IS 145-009 (o item 5.5.14.2 deve ser avaliado sobre a necessidade de revisão).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC;
- Custo de divulgação aos regulados;

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Melhor esclarecimento do requisito, conforme entendimento presente no item 16 do Boletim Interno de Aeronavegabilidade - Edição nº 015/2018 – 06.07.2018, contribuindo para a devida efetividade da aplicação da regra;
- Auxílio à ANAC na preparação e planejamento de auditoria, auxiliando no acompanhamento remoto da OM por parte da ANAC, evitando custos com auditorias eventualmente desnecessárias, facilitando a avaliação de riscos das OM, o que contribui para a gestão da segurança operacional, no que compete à atividade de vigilância da GGAC;
- Redução de custo para ANAC e para o regulado em virtude de **adoção de meio digital para facilitar atendimento de** obrigatoriedade de envio de relatório trimestral **mesmo em** casos em que não haja alteração no quadro de pessoal técnico;
- Maior segurança jurídica para a GGAC, no ato de cobrança de relatórios periódicos.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Divulgação e reforço do entendimento será feito pela área técnica junto ao ente regulado pelo RBAC 145. Deverá ser atualizada a IS 145-002 quanto à periodicidade de envio dos referidos relatórios por parte das OM estrangeiras.

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE**

Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/04/2020, às 14:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Everthon Dario Hudris, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/04/2020, às 14:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 23/04/2020, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4202829** e o código CRC **BD37FF2F**.

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

19

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como adequar os prazos para a operacionalização do SGSO para novos entrantes de forma a refletir a implementação por fases?

Fatos – De acordo com a redação atual da seção 145.214 do RBAC 145, existe a obrigação de que as OM entrantes, a partir de 08/03/2019, tenham o SGSO totalmente implementado na certificação, o que foi entendido pela GGAC como inviável na prática. Além disso, o regulamento estabelece que uma OM deve submeter, à aceitação da ANAC, um plano de implementação do SGSO, o qual fazia mais sentido na ocasião em que o requisito foi inserido no RBAC, em 2013, em que as OM já certificadas tinham um prazo até 2019 para implementá-lo.

Sobre a questão de prazos, tem-se a seguinte redação em vigor:

(a) Cada organização de manutenção certificada deve submeter à aceitação da ANAC um plano de implementação de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, adequado ao seu porte e à complexidade de suas operações. (Redação dada pela Resolução nº 308, de 06.03.14)

(b) Cada organização de manutenção certificada deve, até 8 de março de 2019:

(1) estabelecer, implementar e manter o SGSO, conforme requerido e aceito pela ANAC;

**Causa:** O texto atual não é claro quanto à situação de novos entrantes, a partir de 08/03/2019, em relação à implementação (implantação e operacionalização do SGSO) e manutenção do mesmo. E a IS 145.214-001 também não é suficiente para casos que vierem a dar entrada pós marco contido na regra.

**Efeito:** Sobre o prazo de operacionalização, novas entrantes, a partir de 08/03/2019, não tem um prazo para sua conclusão. O prazo atual existente em regulamentos tem sido motivo de solicitação de isenção e em

alguns casos tem sido tratado por meio de aceitação de plano de ação corretiva, decorrente de processo de vigilância continuada realizado pela GGAC.

**Atores:** SAR, requerentes e detentores de COM, subcontratados, Gestor do SGSO e Gestor Responsável.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e harmonização internacional.

**Alternativa 1:** manter o *status quo* em relação à falta de diferenciação de prazos para a operacionalização e de padronização de terminologias.

**Alternativa 2 (escolhida):** Ajustar seção 145.214 do RBAC 145 de maneira a determinar prazo limite para a fase de operacionalização, com abertura para negociação entre ANAC e regulado.

Texto proposto:

~~(a) Cada organização de manutenção certificada deve submeter à aceitação da ANAC um plano de implementação de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, adequado ao seu porte e à complexidade de suas operações. (Redação dada pela Resolução nº 308, de 06.03.14)~~

~~(b) Cada organização de manutenção certificada deve, até 8 de março de 2019: (1) estabelecer, implementar e manter o SGSO, conforme requerido e aceito pela ANAC;~~

**(1) implantar, operacionalizar e manter o SGSO, conforme requerido e aceito pela ANAC;**

**(i) O período de operacionalização do SGSO, que dependerá do porte e da complexidade da OM, não deve exceder 2 (dois) anos a partir da data de aprovação da sua certificação inicial, ou de outra forma aceita pela ANAC.**

**(2) demonstrar que o SGSO está implantado na certificação inicial.**

**(3) assegurar a operacionalização do SGSO conforme os prazos aceitos pela ANAC.**

Esclarecer no RBAC que implementar o SGSO consiste em 3 (três) fases: implantar, operacionalizar e manter (amadurecimento) o SGSO. E descrever o que se deve ter em cada uma delas. Al[em disso, estabelecer que para a certificação inicial da OM o SGSO deve estar implantado e ter definido o prazo para a operacionalização do SGSO, de acordo com o porte e complexidade da OM.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

O texto proposto deixa claro que apenas a fase de implantação do SGSO deverá estar finalizada para obtenção da certificação como OM, assim como estabelece prazo para cumprimento da fase de operacionalização do SGSO. Dessa forma a OM não precisará demonstrar que o SGSO está operacional na certificação, o que é inviável na prática.

Além disso, a alternativa escolhida retira a obrigatoriedade de se elaborar um plano de implementação, conforme explicado nos fatos (campo 1). Contudo, nada impede que o regulado apresente um plano de implementação como meio para demonstrar capacidade de cumprimento do prazo de operacionalização ou para os casos que se enquadrariam em outras **formas aceitas pela ANAC, assim como descritos nos requisitos propostos (a)(1)(i) e (a)(3).**”

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: **A)** redução de burocracia ou **B)** ganho de efetividade

**A e B**

II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>excede</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

Sim, Canadá. Também pode ser considerado o caso derivado do Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

SIM

Quais?

NÃO

- TCCA Standard 573, Advisory Circular (AC) No. 505-003  
- SRVSOP LAR 145 Capítulo C.  
Especificamente sobre o LAR, há prazo para operacionalização do sistema.  
145.225 *Implementación del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) (a) La OMA LAR 145 debe completar la implementación de un SMS a partir de la fecha de aprobación de su certificación.*

(b) El periodo de implementación dependerá de la dimensión y complejidad de la OMA LAR 145, el cual no deberá exceder de tres (3) años

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

Sim. Há uma IS da própria ANAC, focada em SGSO para OM.

( X ) SIM Quais? ( ) NÃO

IS 145-214-001B. Esta IS está em processo de revisão pela GGAC e poderá já aproveitar as discussões do Tema 14 para a conclusão de sua revisão C.

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Custo de atualização textual do normativo;

- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de OM;

- Custo de divulgação aos regulados.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Maior clareza para os novos entrantes sobre a necessidade de terem a fase de implantação do SGSO finalizada para obter a certificação, e ainda estabelece prazo limite para operacionalização do SGSO de acordo com o porte e complexidade da OM. Além disso, o prazo para operacionalização poderá ser renegociado com a ANAC, em casos de necessidade. Contudo, aumenta-se o nível de efetividade da regra;

– Maior segurança jurídica para os servidores que fazem a análise quanto à aceitação do SGSO;

- Harmonização mais próxima com os LAR da SRVSOP;

- Nível aceitável de segurança operacional mantido, uma vez que não há alteração quanto à necessidade de implementação do sistema em questão.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-

Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC irá divulgar junto aos entes regulados as melhorias trazidas pela proposta e confirmará se caberá novos ajusta à redação da IS 145.214-001, para refletir a atualização em questão.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737772** e o código CRC **C29D9522**.

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

20

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como impedir que uma OM libere artigos aeronáuticos envolvidos em ocorrências que possam ter afetado a aeronavegabilidade de suas partes?

Fatos - Atualmente, uma OM é obrigada a realizar inspeção por danos ocultos apenas em aeronaves que sofreram acidente. Contudo, pela definição do CENIPA, acidente é quando uma pessoa vai a óbito ou quando a aeronave inteira sofre danos em sua estrutura. Diante de tal entendimento, haveria oportunidade para emendar o parágrafo 145.211(c)(1)(iii) do RBAC 145 de forma a inserir a necessidade de se realizar inspeção por danos ocultos nas partes que eventualmente possam ter sofrido avarias, seja em um acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência que tenha afetado a aeronavegabilidade. Por causa da ausência deste requisito, há relatos de empresas regulamentadas pelo RBAC 121 (empresas 121) que canibalizaram uma aeronave após incidente grave sem fazer qualquer inspeção, situação em que faltaria dispositivos regulamentares para a devida ação de fiscalização pela ANAC.

Adicionalmente, há várias situações como enchentes, chuva de granizo, queda de hangar etc, que necessitam ter esse tipo de inspeção.

**Causa:** Regra atual não prevê todos os casos em que caberiam inspeção por danos ocultos. E ainda, uma tratativa por meio aceitável de cumprimento não seria suficiente para inibir o problema de ocorrer.

**Efeito:** Fiscalização pela ANAC tem tido dificuldade para enquadrar o problema relatado, por meio do RBAC 145. Contudo trata-se de Risco significativo para a segurança operacional, uma vez que inviabiliza fiscalização inerente à situação problema.

**Atores:** SAR, detentores de certificado de OM e operadores.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Aumento de efetividade do normativo, aumento do nível de segurança operacional e aumento de segurança jurídica sob os atos da ANAC.

**Alternativa 1:** Manter *status quo* do requisito e trabalhar entendimento com base em legislação atual, por meio de material orientativo.

**Alternativa 2 (escolhida):** Alterar o parágrafo 145.211 (c)(1)(iii) do RBAC 145, para esclarecer, por meio de requisito que todos os artigos envolvidos em acidentes aeronáuticos ou ocorrências que possam ter afetado a aeronavegabilidade devem ser inspecionados quanto a danos ocultos. Dessa forma, o requisito traria a garantia de que todos os possíveis danos ocultos ocorridos nos artigos, nas mais variadas modalidades de ocorrências sejam inspecionados pelas OM, contribuindo assim para o incremento da segurança operacional.

- Texto proposto:

145.211 (c) Cada organização de manutenção certificada deve submeter e manter atualizado um manual de controle da qualidade em um formato aceitável pela ANAC que inclua o seguinte:

(1) uma descrição do sistema e procedimentos usados para: [...]

(iii) inspecionar artigos que estiveram envolvidos em acidentes **aeronáuticos ou outras ocorrências que possam afetar a aeronavegabilidade**, quanto a danos ocultos, antes de executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração;

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Com a inclusão dos temas referidos na proposta de redação do parágrafo 145.211 (c)(1)(iii), a OM passa a ter a obrigatoriedade de realizar inspeção em todos os artigos que se envolveram em quaisquer das modalidades de ocorrência aeronáutica, que possam ter contribuído para o surgimento de algum dano oculto em sua estrutura, o que permitirá uma maior visibilidade para a ANAC da rastreabilidade de artigos reaproveitados.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>Excede</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>Excede</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

A alternativa proposta vai além da redação da norma de referência.

*(iii) Inspecting all articles that have been involved in an **accident** for hidden damage before maintenance, preventive maintenance, or alteration is performed;*

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
<input type="checkbox"/>	NÃO	Estados Unidos (FAA) – T14 CFR, PART 145, section 145.211	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	<input type="checkbox"/>	NÃO
-------------------------------------	-----	--------	--------------------------	-----

1- CENIPA NSCA 3-13 (PORTARIA Nº 1.846/GC3, DE 7 DE DEZEMBRO DE 2017);  
 2- IS 43.13-004.  
 IS 145-009 (Verificar necessidade de revisar o item 5.5.10.12 – inspeções de danos ocultos).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Custo de atualização textual do normativo;  
 - Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de OM;  
 - Custo de divulgação aos regulados;  
 - Para as Organizações de Manutenção, haverá custo de revisão de manuais aplicáveis;  
 - Para os operadores aéreos, haverá o custo adicional de inspeção.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- O requisito traz a garantia de que todos os possíveis danos ocultos ocorridos nos artigos, nas mais variadas modalidades de ocorrências aeronáuticas, devam ser inspecionados pelas Organizações de Manutenção contribuindo assim para o incremento da segurança operacional;

- Aumenta a efetividade da regra no sentido de mitigar o uso de partes inapropriadas;

- Aumenta segurança jurídica para a ação de fiscalização da ANAC, uma vez que garante o entendimento da necessidade de confirmação de situação de partes, quanto à sua condição de uso, para os casos relacionados com o problema em tela.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Vide campo 11.	Vide campo 10.
Empresas de transporte aéreo não regular	Vide campo 11.	Vide campo 10.
Empresas de serviços aéreos especializados	Vide campo 11.	-Vide campo 10.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	Vide campo 11.	- Vide campo 10.
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-Vide campo 11.	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC passará a fiscalizar a realização de inspeção conforme nova abrangência da regra. Havendo percepção de necessidade de maiores esclarecimentos sobre a mudança de regra, além disso, a GGAC priorizará o desenvolvimento de material orientativo, com o devido suporte da GTPN

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE**



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737780** e o código CRC **5F5B4513**.



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

21

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como inibir fraudes/ falsificações em dados e informações por requerente/regulado no contexto do RBAC 145?

Embora haja previsão para inibir fraudes ligadas a registros, no RBAC 43 e no próprio CBAer, o RBAC 145 não possui tal previsão sancionatória de maneira direta, diferentemente do que foi recentemente incluído na norma de referência da FAA.

**Causa:** Previsão em RBAC 145 ainda não havia sido identificada como prioridade pela área técnica.

**Efeito:** A apresentação de documentos com intuito fraudulento em processos de certificação de organização de manutenção e/ou emenda do certificado, por falta de previsão punitiva no RBAC 145. Maior dificuldade para enquadramento de infrações durante processo de fiscalização de OM.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da ANAC

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** aumento do nível de segurança operacional aceitável, harmonização internacional e segurança jurídica.

**Alternativa 01:** – Manter o “*status quo*”, com enquadramento apenas no CBAer e no RBAC 43.

**Alternativa 02 (escolhida):** – Harmonizar com o T14 CFR Part 145, §145.12.

- Texto proposto:

**145.12 - Registros de organização de manutenção: falsificação, reprodução, alteração ou omissão.**

**(a) Ninguém pode fazer ou induzir que seja feito:**

**(1) qualquer anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa em:**

**(i) Qualquer solicitação para certificação de organização de manutenção ou emenda do certificado (incluindo qualquer documento utilizado para suporte desta solicitação); ou**

**(ii) Qualquer registro ou relatório que foi feito, mantido, ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito requerido por este regulamento;**

**(2) Qualquer reprodução, com propósito fraudulento, de qualquer solicitação (incluindo qualquer documento utilizado para suporte desta solicitação), registro, ou relatório requerido por este regulamento;**

**(3) Qualquer alteração, com propósito fraudulento, de qualquer solicitação (incluindo qualquer documento utilizado para suporte desta solicitação), registro, ou relatório requerido por este regulamento.**

**(b) Nenhuma pessoa pode, por omissão, conscientemente esconder ou induzir que seja escondido, fato relevante sobre:**

**(1) Qualquer solicitação para certificação de organização de manutenção ou emenda do certificado (incluindo qualquer documento utilizado para suporte desta solicitação); ou**

**(2) Qualquer registro ou relatório que foi feito, mantido, ou usado para demonstrar conformidade com qualquer requisito requerido por este regulamento;**

**(c) Qualquer pessoa que cometa um ato proibido pelo parágrafo (a) ou (b) desta seção estará sujeita à aplicação de uma ou da combinação de mais de uma das penalidades abaixo:**

**(1) Suspensão ou revogação do certificado de organização de manutenção e qualquer certificado, aprovação, ou autorização emitida pela ANAC em favor da organização;**

**(2) Imposição de penalidades civis;**

**(3) O indeferimento de qualquer solicitação efetuada sobre este regulamento.**

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Criação de requisito no RBAC 145, que apresente previsão de sanções administrativas para qualquer anotação/alteração/reprodução fraudulenta encaminhada na solicitação de um certificado ou relatório/registo utilizado para cumprir com a atual certificação.

A imposição de penalidades civis apresentada na proposta será executada pela ANAC através do encaminhamento de denúncia ao Ministério Público, como já é possível ocorrer atualmente.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>B</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

SIM Quais?

NÃO  
FAA. Consta no atual regulamento -T14 CFR Part 145, §145.12.

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

RBAC 43 e CBAer.

SIM Quais?  NÃO

1- RBAC 43.12, porém, este é restrito à falsificação de registros de manutenção;  
2- CBAer – Art. 299, inciso V.

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Aplicação de sanções administrativas a regulados, caso seja identificado qualquer documentação fraudulenta, o que configuraria eventual custo adicional para os regulados que venham a ser confirmados como infratores

segundo o RBAC 145, podendo também haver interrupção de processo de certificação/emenda de certificado.

- Em pesquisa realizada junto aos regulados, durante o presente estudo, 100% das organizações, que contribuíram, informaram ter procedimentos interno para garantir a precisão dos dados e a qualidade das informações encaminhadas à ANAC, o que permite induzir que já existe controle e que o novo requisito não traria custo adicionais para a implementação do mesmo.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Redução do tempo de análise documental pela ANAC, visto que as empresas tenderão a enviar documentação com maior qualidade, trazendo maior efetividade no uso da regra;
- Maior segurança jurídica para a ANAC agir em casos de fraudes/ falsificações em documentação de OM;
- Harmonização normativa entre autoridades de aviação civil.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC irá promover, junto a seus regulados, a divulgação da importância de que haja controle da precisão em relação aos documentos e registros disponibilizados para a ANAC.

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE**



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).





A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737785** e o código CRC **E112A7EB**.

---

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

22

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como padronizar terminologia (aceitação ou aprovação) para verificação do cumprimento de requisito dos manuais MOM, MCQ, MGSO e MPT?

Fatos – Foi identificada a falta de padronização em relação ao aceite de documentação (especificamente manuais) submetida à ANAC por regulados, no qual utiliza-se “aceito” para MOM, MCQ e MGSO, e “aprovado” para o Manual do Programa de Treinamento - MPT, o que tem gerado dúvidas recorrentes sobre a diferença ente esses termos, ao público interno da GGAC.

A mudança proposta de "aprovado" para "aceito", no que tange o reconhecimento dos manuais de programas de treinamento, visa padronizar a emissão de documentos de aprovação/aceitação de manuais por parte da GGAC, que tem analisado tecnicamente e emitido ofício tanto para aceitação do MOM, MCQ e MGSO, quanto para a aprovação do MPT (diferentemente da FAA, que emite documentos somente no caso de aprovação). Sobre a FAA, também vale mencionar que a mesma usa, em seus regulamentos, a expressão "O MANUAL DEVE SER DE FORMA ACEITÁVEL" e não emite nada para esses manuais, os quais são verificados durante auditorias e outras situações de contato com o regulado. Embora a ANAC utilize a mesma expressão, a ANAC emite documento de aceitação (que é o que a FAA faz somente quando o termo "APROVADO" aparece no regulamento).

Em resumo, em relação aos manuais MOM, MCQ e MGSO, o termo “aceito” utilizado pela ANAC tem o mesmo valor/ significado do termo “aprovado” utilizado pelo FAA, para os programas de treinamento.

Assim, para desburocratizar o processo interno da GGAC e evitar que a ANAC emita documentos ou parágrafos (em um mesmo ofício) separados de aceitação e de aprovação, quando na prática para ambos adota-se o mesmo procedimento, propõe-se a unificação dos termos "aprovado" e "aceito" para somente "aceito" para todos os manuais requeridos pelo RBAC 145 (MOM, MCQ, MGSO e MPT), o que afetaria apenas o programa de treinamento, visto que para os demais manuais já se aplica o termo “aceito” ao invés

de “aprovado”.

Além disso, essa proposta harmoniza com a IS 145-003, que possibilita ao regulado fazer revisões que não afetam meio de cumprimento de requisito. Nessa condição, o documento é encaminhado para a ANAC apenas para conhecimento, diminuindo a carga de trabalho para a GGAC e não gerando custo de TFAC, decorrente de análise de documento (como acontece atualmente).

**Causa:** Adaptação da linguagem, advinda do T14 CFR P145 da FAA, no RBAC 145, gerou diferenças de entendimento sobre a forma de denominação da verificação de cumprimento com requisitos do programa de treinamento. A GGAC não diferencia os procedimentos de aceitação do MOM, MCQ e MGSO e de aprovação do MPT, na prática.

**Efeito:** Despadronização da abordagem feita pela GGAC para os manuais MOM, MCQ, MGSO e MPT. Custo burocrático para ANAC, que possui dois formatos para ações iguais de aceitação e de aprovação, e para os regulados devido à possibilidade de cobrança de TFAC para qualquer tipo de revisão do MPT. Dúvida recorrente entre servidores da GGAC sobre o uso de aceitação e aprovação, levando a diferentes deduções.

**Atores:** Servidores da GGAC, requerentes e detentores de COM.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e aumento da segurança jurídica relativo aos atos da ANAC.

**Alternativa 1** – Manter o *Status quo*, onde se usa o termo “aprovação” e oficializar uma interpretação sobre a tratativa de programas de treinamento pela GGAC.

**Alternativa 2 (escolhida)**- Substituir no requisito o termo “aprovação” por “aceitação”:

145.51(a)(7) um programa de treinamento para ~~aprovação~~ **aceitação** pela ANAC de acordo com a seção 145.163.

145.163(a) Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, ~~aprovado~~ **aceito** pela ANAC, que consiste de treinamento inicial e recorrente. Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para aprovação da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Será alterado requisito nas seções 145.51 e 145.163, para substituir a ação de aprovação pela de aceitação de programas de treinamento pela ANAC.

Assim, a unificação dos termos "aprovado" (referente ao MPT) e "aceito" (referente ao MOM, MCQ e ao MGSO) para somente "aceito", evitará que a ANAC emita “aprovações” de capítulos de documentos “aceitos” ou parágrafos separados de aceitação e de aprovação, em um mesmo ofício, quando na prática é o mesmo procedimento.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: <b>A</b> ) redução de burocracia ou <b>B</b> ) ganho de efetividade	<b>A</b>
II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim*</b>

III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Administrativa</b>

\* Embora o termo utilizado não seja tradução literal da norma de referência (FAA), o procedimento interno de verificação do documento é o mesmo.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Após conclusão do Tema 145 AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

Embora o termo utilizado pela ANAC não seja tradução literal da norma de referência (FAA), o procedimento interno de verificação do documento é o mesmo.

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	
<input type="checkbox"/> NÃO	FAA.	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

( X ) SIM | Quais? | ( ) NÃO

1. IS 145-003 (O processo de revisão desta IS deve contemplar a proposta deste formulário, e considerar que os MPT que estão aprovados serão considerados aceitos);
2. IS 145-001, 145-009 e 145-010 (Devem ser avaliadas quanto à necessidade de revisão).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de OM;
- Custo de divulgação aos regulados;
- Custo de divulgação para as autoridades estrangeiras com as quais a ANAC tem acordo.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Maior segurança jurídica para os servidores que fazem a análise quanto à cobrança ou não de TFAC para aceitação do MPT;
- Padronização do termo quanto ao tratamento dos manuais (MPT, MOM, MCQ e MGSO) recebidos das OM, contribuindo para o aumento da efetividade da regra, o que facilita o processo de revisão desse manual conforme IS 145-003;
- Não contribui negativamente para o nível aceitável de segurança operacional inerente à atividade de certificação de OM;
- Possibilidade de redução de custo relativo a TFAC de revisão de manual, em casos específicos.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC irá atualizar seus processos de trabalho, para que seja padronizado o uso do termo “aceitação” no que tange a verificação de cumprimento com requisitos ligados à análise de documentação de OM. As IS 145-010 e IS 145-003 terão suas revisões priorizadas pela GGAC para que sejam feitas as devidas atualizações em decorrência da alteração da referida nomenclatura.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737796** e o código CRC **F49F7AA8**.

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

23

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como reconhecer a certificação de serviço especializado que adote, como referência para realização do mesmo, especificações aprovadas pela própria OM?

Fatos - O parágrafo 145.59 (g)-I, do RBAC 145, define a categoria “Serviços Especializados” como sendo atividades específicas de execução de manutenção, as quais a ANAC julgar procedente, caso não esteja sob outras certificações de organização de manutenção. Estabelecendo como exemplo: serviços de pintura, pesagem de aeronave, balanceamento dinâmicos e de interiores e tapeçaria. Todavia, o parágrafo 145.61-I (c), do RBAC 145, informa que uma certificação em serviços especializados deve conter as especificações usadas para sua execução, podendo ser:

- (1) uma especificação civil ou militar usada atualmente pela indústria e aceita pela ANAC; ou
- (2) uma especificação desenvolvida pelo requerente e aprovada pela ANAC.

Nota-se que típicos serviços considerados como especializados, como “serviços de pintura, pesagem de aeronave, balanceamento dinâmicos e de interiores e tapeçaria” não possuem uma especificação civil ou militar utilizada pela indústria e aceita pela ANAC ou uma especificação desenvolvida pelo requerente e aprovada pela ANAC, utilizando-se, como referência de procedimentos, os próprios manuais das aeronaves, mantidas juntamente com procedimentos internos definidos pela organização. Além disso, a pesquisa feita juntamente aos regulados, em sua questão número 6, permitiu a percepção de que já têm sido utilizadas especificações desenvolvidas pelos detentores de COM, tanto aprovadas quanto aceitas pela ANAC.

**Causa:** A redação atual do RBAC 145 restringe a possibilidade de uso de especificações que sejam consideradas dados aceitáveis pela ANAC, o que não abrangeria manuais de aeronaves e procedimentos

aprovados pela OM que almeja a certificação como prestadora de serviços especializados específicos. Tal limitação impede que a solução seja tratada por meio de material orientativo apenas.

**Efeito:** Divergência de entendimento durante fiscalização de serviços especializados, que pode levar a pedido de isenção por requerente que vier a sentir-se prejudicadas.

**Atores:** SAR, requerentes e detentores de COM e subcontratados.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Objetivos:** Redução de custo para ANAC e para regulados, aumento de efetividade do normativo, manutenção do nível de segurança operacional aceitável e aumento de segurança jurídica sob os atos da AMAC.

**Alternativa 1** – Manter o *Status quo*; ou

**Alternativa 2 (escolhida)**- Adequação do requisito à realidade atual, para refletir a prática em que as OM inserem seus procedimentos para serviços especializados nos manuais MOM/MCQ, e estes são documentos aceitos pela ANAC e não aprovados. Para tanto, a solução proposta recomenda a inclusão do parágrafo (c)(3) na seção 145.61-I, com a seguinte redação:

145.61-I Limitações de certificação

(c) Para uma certificação de serviços especializados, as especificações operativas da organização de manutenção devem conter as especificações usadas para executar o serviço especializado. A especificação pode ser:

(1) uma especificação civil ou militar usada atualmente pela indústria e aceita pela ANAC; ou

(2) uma especificação desenvolvida pelo requerente e aprovada pela ANAC; ou

**(3) uma especificação baseada em dados técnicos considerados aceitáveis pela ANAC.**

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Com a inclusão do parágrafo (c)(3), na seção 145.61-I, adequa-se o RBAC 145 à realidade atual, das Organizações de Manutenção, possibilitando que a ANAC possa aceitar os procedimentos desenvolvidos pelas OM, nos seus manuais, com base em dados técnicos aceitáveis, como já vem sendo feito, ao invés de existir apenas a opção de aprová-los. Ressalta-se que, de acordo com o MPR 900-004, são dados técnicos aceitáveis:

(1) Manuais dos fabricantes ou Boletins ou Kits, não necessariamente aprovados pela autoridade aeronáutica;

(2) *Advisory Circulars* – AC da FAA ou documento equivalente;

(3) Normas ABNT, MIL, ASTM, SAE, RTCA (para equipamento rádio), ou equivalentes;

(4) Manuais de manutenção dos operadores certificados pelos RBAC 121 ou RBAC 135, e manual da organização de manutenção certificadas segundo o RBAC 145; e

(5) Dados técnicos considerados aprovados no Brasil.

Vale citar, que independentemente da fonte do dado técnico, a sua análise compõe o processo de emissão de uma EO.

Em resumo, destacam-se as seguintes características da alternativa proposta:

I. Foco: **A**) redução de burocracia ou **B**) ganho de efetividade

**A e B**

II. Harmonização com norma de referência. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
III. Aderência a SARP da ICAO. (Sim, não ou excede.)	<b>sim</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

Embora a alternativa recomendada crie possibilidade de trabalho não previsto na norma de referência da FAA - que por sua vez abrange as especificações cabíveis em seu modelo regulatório, sem a necessidade do detalhamento adicional defendido nesta proposta - entende-se como oportuno tal acréscimo, para garantir o entendimento adequado em casos específicos no contexto do problema detalhado no campo 1 deste formulário.

Vide redação da norma de referência:

*(c) For a limited rating for specialized services, the operations specifications of the repair station must contain the specification used to perform the specialized service. The specification may be—*

(1) A civil or military specification currently used by industry and approved by the FAA, or

(2) A specification developed by the applicant and approved by the FAA.

[Docket No. FAA-1999-5836, 66 FR 41117, Aug. 6, 2001, as amended by Docket FAA-2016-8744, Amdt. 145-31, 81 FR 49163, July 27, 2016]

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	
<input type="checkbox"/> NÃO	T14 CFR Part 145, section 145.61 (c).	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

Apenas o próprio RBAC 145 em vigor. Havendo MPR IS correlacionados, na ANAC.

SIM | Quais? |  NÃO

1. MPR 900-004 (Caso esse documento seja extinto, por qualquer motivo, é importante providenciar outra forma de divulgação);
2. IS 145-009 (Recomenda-se a inserção das definições de “dados técnicos aprovados e aceitáveis” descritos no MPR 900-004 presentes no item 4-1186. DADOS TÉCNICOS).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Custo de atualização textual do normativo;
- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de serviços especializados, realizados por OM; e
- Custo de divulgação aos regulados e requerentes ligados a certificação de serviços especializados.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

- Padronização e melhoria em termos de segurança jurídica, por meio da adequação do requisito à realidade atual, pois na prática as OM inserem seus procedimentos para serviços especializados nos manuais MOM/MCQ e estes são documentos aceitos pela ANAC e não aprovados;
- Manutenção no nível de segurança operacional inerente à atividade, visto que se mantém o suficiente controle sobre os processos de escolha e uso de especificação no contexto de serviços especializados, realizados por OM certificada pela ANAC.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-

Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Havendo necessidade de maior detalhamento sobre a interpretação a respeito de especificações de serviços especializados, aceitas pela ANAC, será priorizado processo de revisão de material orientativo pela GGAC, com o devido suporte da GTPN.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737809** e o código CRC **A0EFDBF8**.

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

24

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como ajustar a aplicabilidade do SGSO, de forma a tornar obrigatória sua adoção apenas por OM que tenha potencial aparente de ganho em termos de melhoria de nível de segurança operacional, frente aos custos inerentes ao processo de implementação?

Fatos – No que tange a harmonização internacional sobre o tema, destacam-se alguns pontos:

- A ICAO define a aplicação do SGSO somente àquelas OM que prestam serviços para aeronaves destinadas ao transporte aéreo internacional;
- Hoje, a ANAC exige o SGSO de todas as OM, independentemente de sua complexidade, por meio do RBAC 145;
- Por outro lado, nos EUA, o SGSO não é obrigatório para OM, onde existe um programa voluntário para aquelas que queiram aderir ao SGSO;
- Acrescentando à discussão mais um caso, no Canadá, o escopo de OM que devem ter SGSO é menor que o do Brasil, uma vez que abrange apenas OM que prestam serviços para aeronaves que operam sob o CAR 705 (que seria o equivalente às linhas aéreas regulares – doméstica e internacional), somado ao fato de não se aplicar à aviação geral, nem ao táxi aéreo;
- Finalmente, a EASA, na sua proposta de regulamentação sobre o tema, que está em processo de desenvolvimento normativo, não pretende abranger todo o universo de OM, como ocorre no Brasil. Nessa proposta, OM sob o regulamento Part M/ Subpart F ficariam de fora.

Diante das diferenças indicadas no resumo, apresentado acima, e com base na recente experiência da

ANAC com o tema, identificou-se a existência de problema regulatório. Nesse sentido, há a percepção de parte dos servidores da ANAC, no dia a dia de inspeções/ auditorias em OM, de que em OM de média e baixa complexidade (principalmente aquelas de pequeno porte), a obrigatoriedade do SGSO não agregaria valor suficiente para contrabalancear o custo envolvido, pois a estruturação de um SGSO traria mais complicação e carga burocrática às atividades desempenhadas, do que benefícios ligados à melhoria do nível de à segurança operacional. Porém, é preciso ressaltar que a falta de percepção de melhorias nos níveis de segurança operacional pode ser devida, principalmente, ao pouco tempo de implementação do SGSO nas OM (considerando que o sistema passou a ser obrigatório nas OM e cobrado pela ANAC a partir de 08.03.2019). Vale destacar que tal contraposição é corroborada pela pesquisa *on-line* feita às OM, durante a fase de estudos deste Tema 14, na qual 43% das respostas recebidas afirmaram que seria prematuro afirmar algo sobre a contribuição efetiva ou não do SGSO nas atividades de uma OM, após sua recente obrigatoriedade. E ainda, apenas 9,1% das OM de média complexidade e 1,1% das OM de baixa complexidade responderam que consideram baixo o ganho esperado com a aplicação do SGSO.

**Causa:** A ANAC foi pioneira na regulamentação do tema e ao buscar aderência a prazos de SARP, adotando abrangências para pequenos provedores, assumiu um risco de trabalhar com aplicabilidade maior do que as demais autoridades de aviação civil.

**Efeito:**

- Em um primeiro momento, a abrangência do SGSO extensiva a todas as OM pode acarretar em desvio dos recursos já escassos da ANAC para supervisão, sem que se identifique melhorias nos níveis de segurança operacional. Todavia, o sistema permite mais um canal de alimentação do RISCO 145, o que pode repercutir em economia de recurso de fiscalização, por meio de definição de periodicidade de auditorias e inspeções;
- Desarmonização internacional em termos de abrangência, o que leva a maiores dificuldades na realização de acordos internacionais;
- Possibilidade de carga burocrática desnecessária a regulados específicos;
- Possibilidade de não absorção correta da cultura de segurança operacional por parte dos regulados, que vierem adotar o sistema somente por ser obrigatório;
- Maior custo para ANAC, relativo a promoção externa (aos entes regulados) da segurança operacional.

**Atores:** Agentes regulados pelo RBAC 145 e público interno da GGAC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

Com o intuito de facilitar a escolha da melhor alternativa, entre as consideradas neste estudo, aplicou-se a metodologia de apoio à toma da de decisão, MACBETH.

- Critérios:

Trata-se de metodologia de análise multicritério, por meio da qual as alternativas consideradas foram comparadas com base em 07 (sete) critérios. Para a realização da modelagem pretendida foram desdobrados os critérios em atributos, de forma a identificar situações consideradas neutras e boas, para na sequência possibilitar a comparação par a par de saltos em termos de ganhos trazidos pelas alternativas. A seguir é apresentada uma tabela com a descrição de cada critério considerado no modelo.

Critério	Atributo	Neutro (0)	Bom (100)
	C1 – Custo mínimo de manutenção do SGSO implementado (pessoal e	C1 - independentemente da complexidade da OM, contratação/ manutenção de pessoal adicional relativamente baixa	C1 - No caso de OM de menor complexidade, novo entrante contrata apenas voluntariamente pessoal adicional devido ao

01- Custo pessoal e infraestrutura	de infraestrutura) C2 – Custo associado à variação da necessidade de recurso para o monitoramento de SGSO pela ANAC	relativamente baixo. E desenvolvimento de sistemas de reporte/ análise de informação de baixo custo, com base no SGSO para todos. C2 Custo (anac) atual com promoção externa.	SGSO, ou já certificados reduzem pessoal. Além disso, utiliza recursos (processos, documentos etc.) já existentes. C2 Custo (anac) com promoção externa reduzido em 60% em relação ao atual.
02- relacionado frequência profundidade auditorias	Custo a de F1 – Regulado individualmente F2 – Gestão ANAC do PTA F3 - Custo de revisão de frequência em caso de regra que varie conforme local da operação.	F1 e F2- frequência sem variação nas OM de menor complexidade por ausência dos indicadores de SGSO, podendo ser alterada apenas por outros critérios do Risco 145. F3 - Frequência precisa ser revista em caso de operador resolver adotar atividade internacional, gerando custo de replanejamento por parte da ANAC, além de monitoramento do tipo de operação de contratantes de serviços de OM certificada pela ANAC.	F1-Eventualmente menor frequência com SGSO mais abrangente em função dos indicadores da OM. F2- Alocação de recursos de forma mais eficiente com frequência maior de auditorias onde mostrar-se de maior risco. F3 - Frequência não precisa ser revista em caso de operador resolver adotar atividade internacional.
03- Segurança	S1: Nível de proatividade por parte das OM, por meio do uso de ação preventiva/ melhoria contínua/ reporte voluntário/ atuação em condições latentes S2: ANAC tem maior facilidade de levantamento de subsídios para atuação por meio de supervisão apoiada em risco	S1: Adoção de SGSO para OM de médio ou grande porte e complexidade, sendo voluntário para os de pequeno porte e complexidade. Assim, para os pequenos não haveria proatividade mandatória. S2: O Risco 145 teria, de maneira mandatória, como input derivado do SGSO, apenas informações das OM médias e grandes.	S1: Mantida a abrangência atual com adoção por todas as OM do “SGSO PARA TODOS” ou da IS e apresentação periódica de no mínimo <i>indicadores de retrabalho</i> , com potencial de aumento de confiança em processos de novas inclusões em EO e diminuição do Risco 145. S2: Vigilância da SAR em todas as OM usa como base em seu risco, que considera no mínimo os indicadores de retrabalho, resultados de auditorias e denúncias apuradas.
04- Proporcionalidade	Grau de compatibilidade da exigência com a complexidade das OM	Abrangência para todas as OM previstas no PSOE-ANAC atual, independentemente da complexidade das OM, absorvendo os princípios do SGSO para todos.	Abrangência obrigatória apenas para OM cujo sistema tenha um mínimo de complexidade que justifique a aplicação do SGSO, mesmo no formato do SGSO para todos.
		0 – OM para 121	

05- Repercussão (imagem institucional)	Necessidade de justificar mudança de estratégia frente a regulados, autoridades do MMT e ICAO.	doméstico 0+ x - Eventual alteração de abrangência é facilmente justificada em fóruns internacionais sem a necessidade de declaração de diferença junto à ICAO e a regulados que já adotaram o SGSO, uma vez que seria mantida a possibilidade de adoção voluntária. OM 121 + 135	Manutenção de abrangência atual refletiria uma imagem da ANAC positiva no sentido de defender a filosofia do SGSO como apropriado independentemente de complexidade das OM, sem a necessidade de apresentar justificativas de mudanças interna e externamente.
06- Harmonização Icao	Grau de proximidade em relação às SARPS da ICAO em termos de abrangência do SGSO em OM, desconsiderando média das autoridades do MMT, uma vez que ainda não regulamentaram o tema com abrangência maior ou igual à da ICAO.	H1 - ICAO 0 – Somente OM doméstica que atende anv 121 - 1000: sem SGSO para OM.	H1 - ICAO 100 - Abrangência igual à trazida pela ICAO 100 - x Abrangência igual à trazida pela ICAO + delta Brasil Atual
07- Harmonização mmt	Grau de proximidade em relação aos requisitos das autoridades do MMT	H2 - MMT MMT + delta grande Brasil atual	H2 - MMT Mais harmonizado o possível com o MMT (abrangência bem pequena) menos que icao, atual super reduzido.

Tabela 01 - Detalhamento de critérios

- Análise de decisão representada por meio de pontuação ponderada.

Com base na ponderação derivada dos saltos par a par entre critérios, chegou-se ao modelo que permite uma soma produto para cada alternativa, entre os pesos de cada critério e a pontuação dada para cada alternativa, tendo por base as situações definidas como neutras e boas. Destaca-se, que tanto a definição dos pesos, quanto o valor atribuído a cada alternativa partiram de análise subjetiva desenvolvida com base na experiência do grupo de trabalho com o tema.

Observa-se que a alternativa que mais pontuou foi a **alternativa 02**, em que se propõe a redução de aplicabilidade obrigatória do SGSO, passando para a abrangência de OM que prestam serviços para operadores regulados pelo RBAC 121 e 135 (> 09 pax), tanto com operação nacional quanto internacional.

Critério	Peso	Alt. 1 - SQ	Alt. 2 - 121 e 135 > 09pax	Alt. 3 - 121	Alt.41 - ICAO
Custo pi	18,60%	0	40	45	50
Custo f	9,30%	100	90	75	50
Segurança	20,93%	90	85	75	70
Prop.	16,28%	0	90	95	100
Imagem	16,28%	100	95	50	50
H ICAO	15,50%	85	90	95	100
H MMT	3,10%	0	45	60	50
<i>Pontos</i>	<i>100,00%</i>	<i>57,60</i>	<i>79,07</i>	<i>71,24</i>	<i>70,08</i>

Tabela 02 - Determinação de valor para alternativas

- Análise de decisão representada graficamente.

É possível também notar (com maior facilidade por meio gráfico) que o *status quo* recebeu a menor nota, o que reflete o fato de ter sido considerados para as demais alternativas a abordagem voluntária para aqueles que vierem a ficar fora da obrigatoriedade.

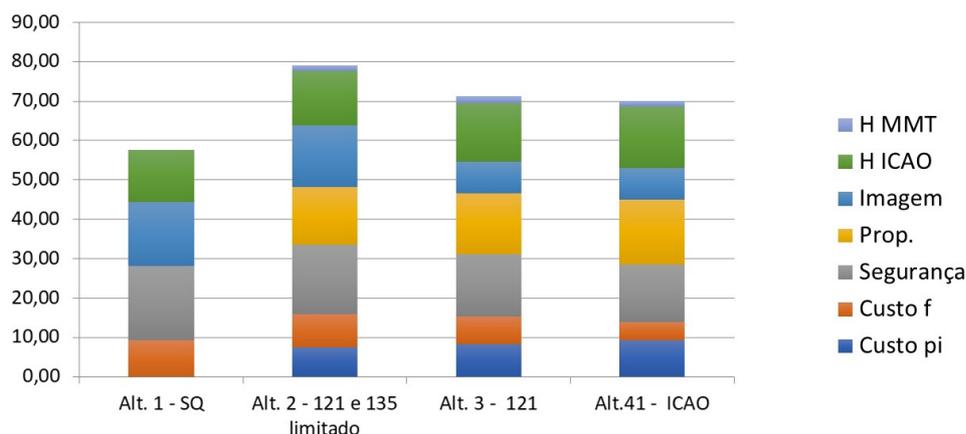


Gráfico 01 - Representação da pontuação das alternativas.

- Descrição das alternativas:

**Alternativa 01:** Manter a aplicabilidade atual do RBAC 145 (*Status quo*);

**Alternativa 02 (escolhida):** Revisar o texto para restringir a necessidade de SGSO para as OM que prestam serviços para aeronaves (seus motores e hélices), que operam segundo RBAC 121 e RBAC 135 (aeronaves com mais de 09 assentos) e tornar o SGSO voluntário para as demais;

**Alternativa 03:** Revisão do texto para restringir a necessidade de SGSO para as OM que prestam serviços para aeronaves regidas pelo RBAC 121 apenas (ICAO + nacionais), e tornar o SGSO voluntário para as demais;

**Alternativa 04:** Revisar o texto para restringir a aplicabilidade do SGSO, de acordo com a ICAO somente, e tornar o SGSO voluntário para as demais.

- Análise de Sensibilidade:

Somou-se ao método a ferramenta de análise de sensibilidade, para percepção do comportamento da pontuação das alternativas frente a variação de pesos dos critérios considerados. Para cada critério considerado no modelo, a análise apresenta o comportamento das alternativas com base na variação de um dos critérios de 0 a 100%, permitindo a percepção da influência dos pesos considerados e o quão sensível seria a posição de uma determinada alternativa. A seguir é feita uma representação gráfica com a variação do peso de cada critério considerado, com variação proporcional dos demais critérios. Na sequência, este campo (do formulário em tela) é finalizado com considerações sobre a proposta com base na análise de sensibilidade.

Observação: Entenda-se Série como Alternativa na legenda dos gráficos de análise de sensibilidade e correlacione o número de cada critério com a Tabela 01.

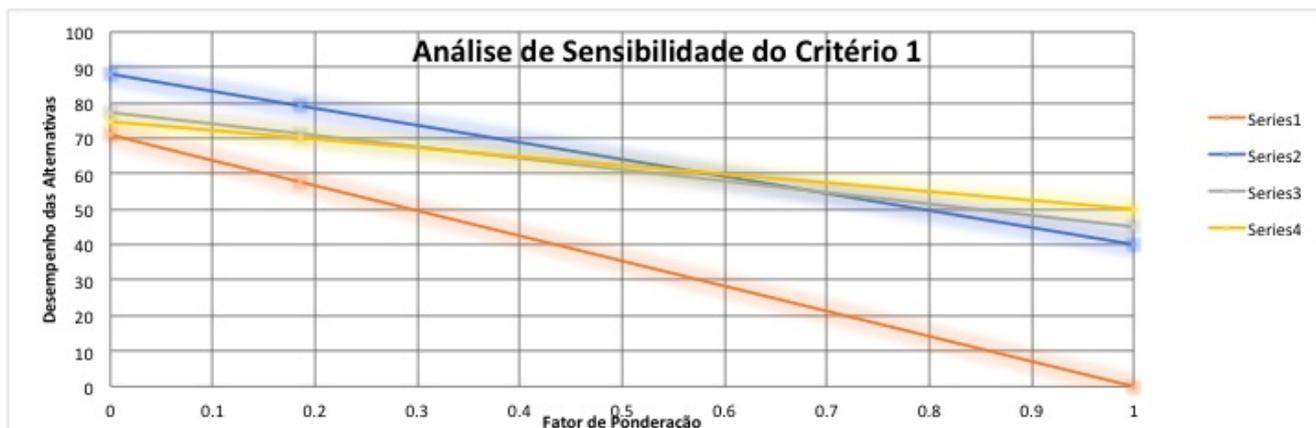


Gráfico 02 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Custo pi

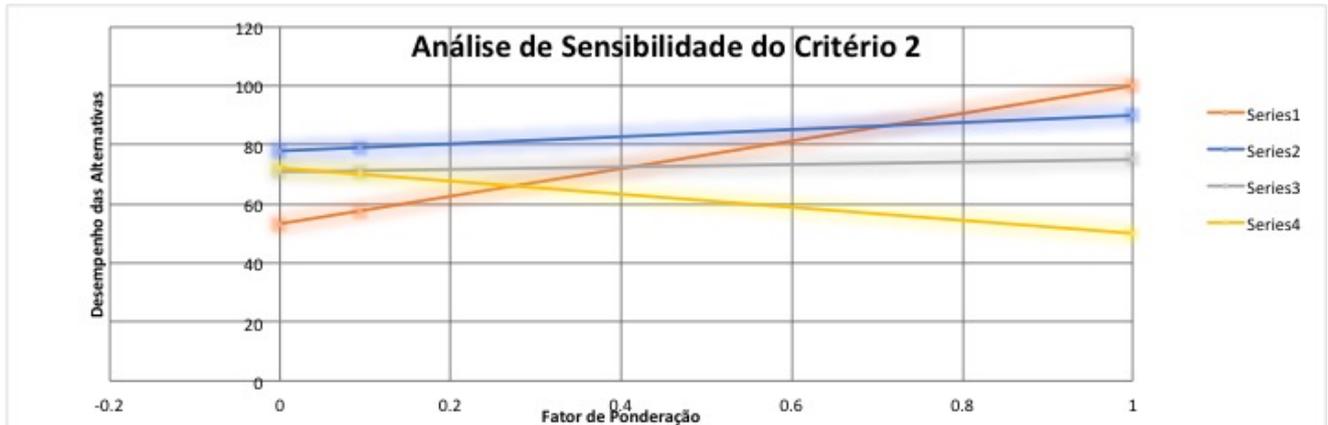


Gráfico 03 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Custo f

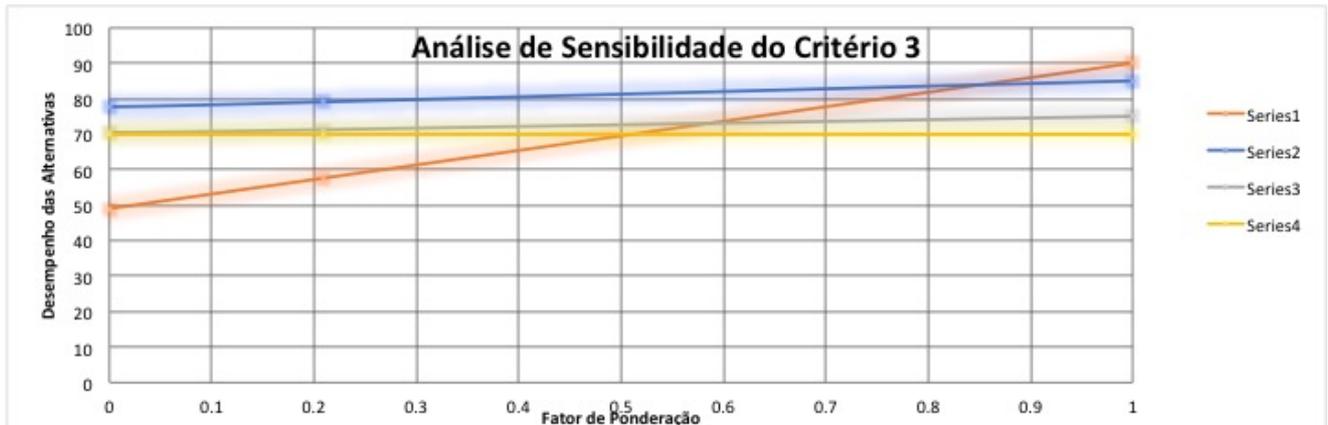


Gráfico 04 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Segurança operacional

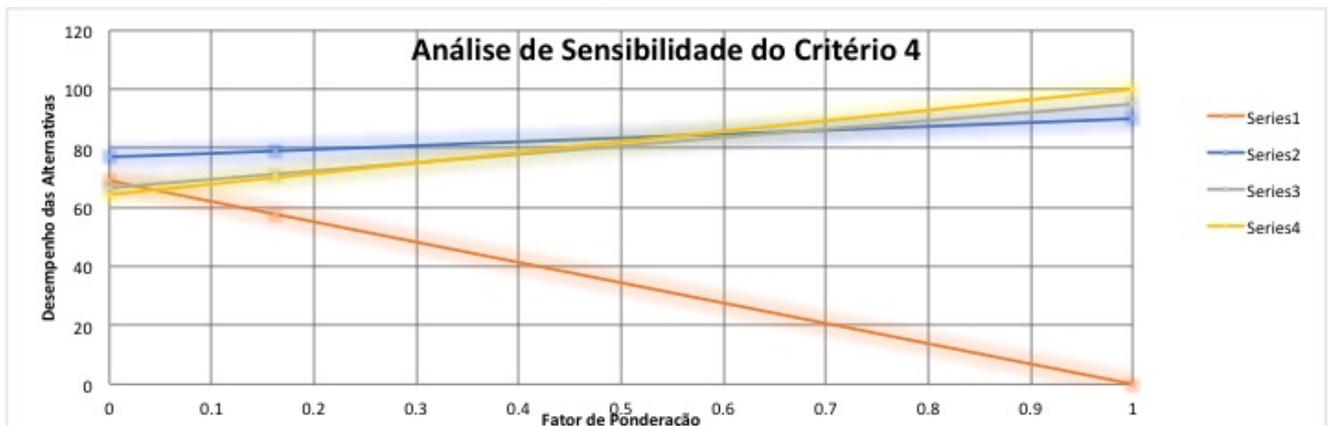


Gráfico 05 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Proporcionalidade

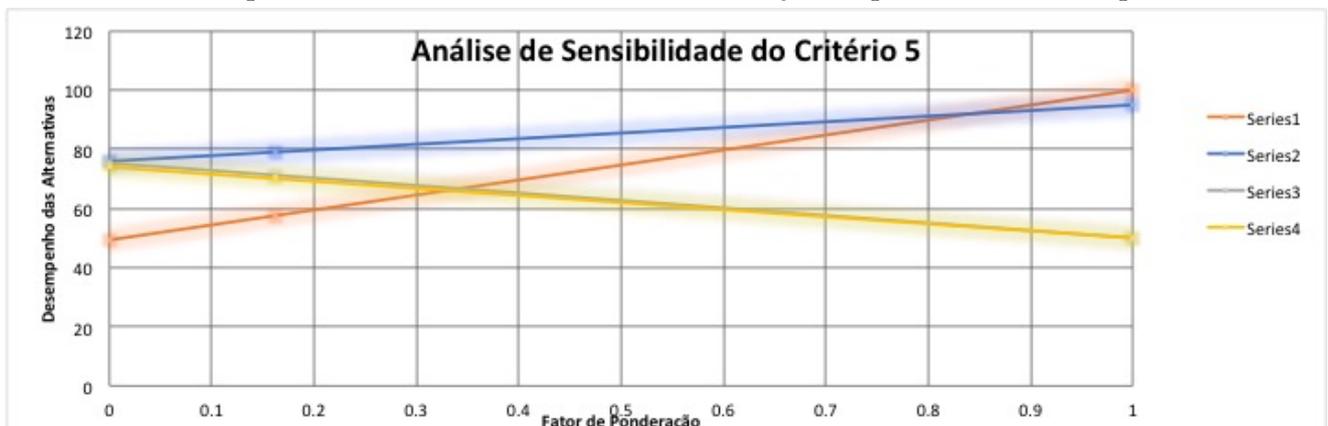


Gráfico 06 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Imagem da ANAC

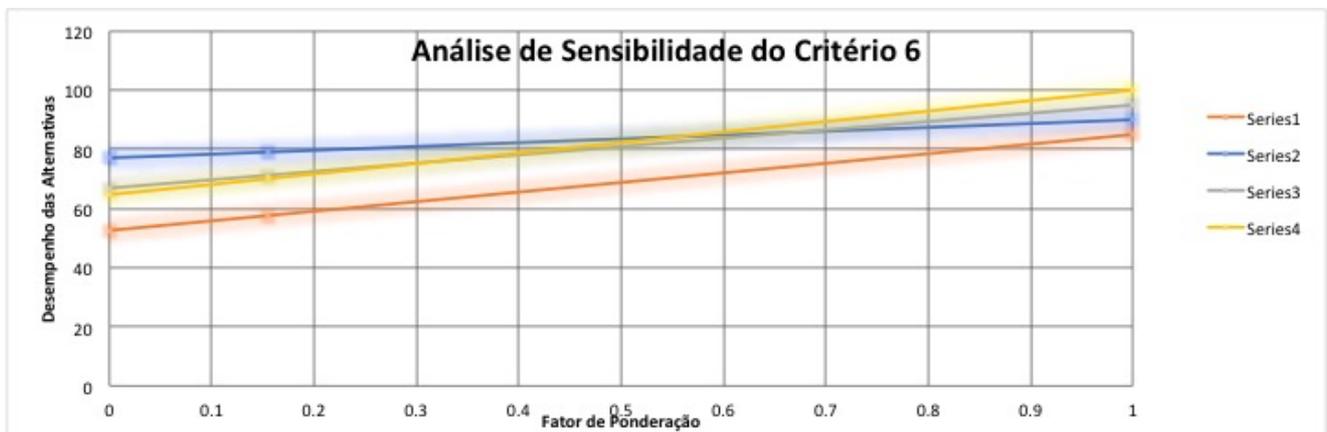


Gráfico 07 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Harmonização ICAO

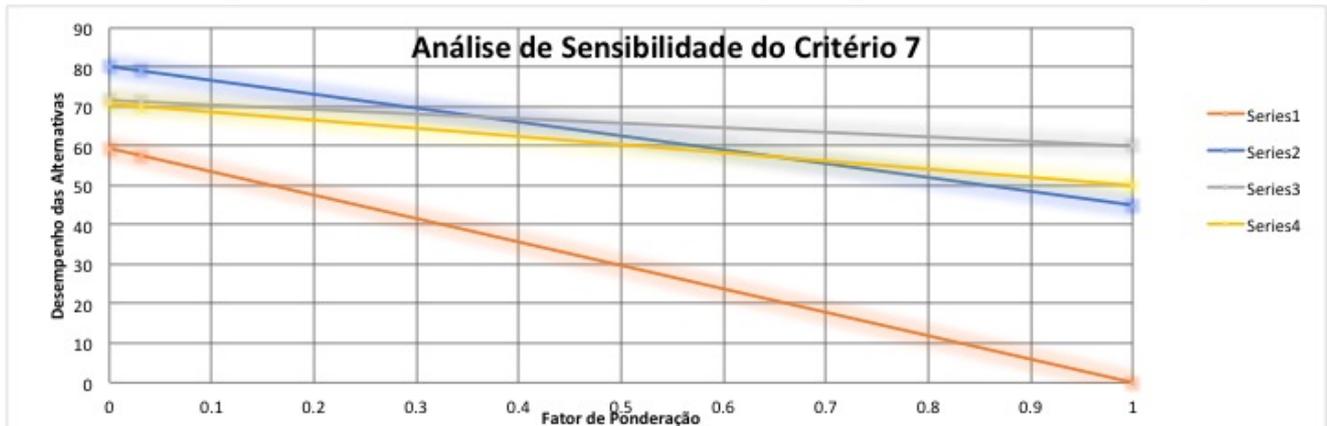


Gráfico 08 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Harmonização MMT

- Considerações finais sobre o comportamento das alternativas:

A **alternativa 02** estaria empatada tecnicamente com as **alternativas 03 e 04**, a não ser pelo fato de se diferenciar em termos de potencial ganho de segurança operacional (critério 03), de maior contribuição para a análise de risco por parte da ANAC (critério 02) no sentido de possibilidade de redução em custo com frequência de inspeções e auditorias e em termos de repercussão da mudança (critério 05), em relação à imagem institucional da ANAC. Um diferencial em relação especificamente à **alternativa 04** é o fato de não haver o custo de monitoramento de OM em termos de atendimento ou não a cliente ligado a voo internacional, já sendo padrão tal modalidade.

Sobre o *status quo* (**alternativa 01**), esta ficou destacadamente com a pior pontuação em custo pi mandatório para regulados, sem diferenciação quanto à proporcionalidade e baixa harmonização com principais autoridades estrangeiras.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

**Alternativa 01:** Mantem-se o *Status Quo*. Neste caso, reforça-se o papel do programa da GGAC denominado SGSO PARA TODOS, que tem trazido resposta favorável a pequenos provedores por facilitar o desenvolvimento da documentação requerida pelo sistema, atenuando a dificuldade de cumprimento do requisito, por parte de regulados que possuam menor capacidade de investimento de recursos na iniciativa.

**Alternativa 02 (escolhida):** Limita o SGSO basicamente às OM de alta e média complexidade, que prestam serviços para aeronaves (seus motores e hélices), que operam segundo RBAC 121 e RBAC 135 (aeronaves com mais de 09 assentos, limitando assim a aplicabilidade para operação 135 com base no porte da aeronave). Em contrapartida ao que ficariam fora da faixa de aplicabilidade, será permitida a adesão voluntária do sistema, que também será supervisionado pela ANAC.

**Alternativa 03:** Limita o SGSO basicamente às OM de alta complexidade, que prestam serviços para aeronaves (seus motores e hélices), que operam segundo RBAC 121 (nacionais e internacionais). Em

contrapartida ao que ficariam fora da faixa de aplicabilidade, será permitida a adesão voluntária do sistema, que também será supervisionado pela ANAC.

**Alternativa 04:** Limita o SGSO basicamente às OM de alta complexidade, que prestam serviços para aeronaves (seus motores e hélices) que operam segundo RBAC 121 e estão engajadas no transporte aéreo internacional. Em contrapartida ao que ficariam fora da faixa de aplicabilidade, será permitida a adesão voluntária do sistema, que também será supervisionado pela ANAC.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da **alternativa** proposta (02) escolhida:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>A e B</b>
II Harmonização da alternativa com a norma de referência	<b>excede</b>
III. Aderência a SARP da ICAO.	<b>excede</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Revisar texto do RBAC 145 e da IS 145.214-001.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN e GGAC
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019.
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

( )	ANVISA	( )	COMAER	( )	Polícia Federal	( )	Receita Federal
( )	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

Destaca-se, em complemento ao campo 1 deste formulário, o requisito existente na regulamentação Canadense.

*705.01 This Subpart applies in respect of the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of any of the following aircraft:*

*(a) an aeroplane, other than an aeroplane authorized to operate under Subpart 4, that has a MCTOW of more than 8 618 kg (19,000 pounds) or for which a Canadian type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers;*

*(b) a helicopter that has a seating configuration, excluding pilot seats, of 20 or more; or*

*(c) any aircraft that is authorized by the Minister to be operated under this Subpart.*

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	
<input type="checkbox"/> NÃO	Vide Fatos citados na resposta do campo 01 deste Fapan.	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<input type="checkbox"/> NÃO
---	--------	------------------------------

1. PSOE-ANAC e documentos derivados do mesmo (Revisar o PSOE - artigo 43, item IV - na primeira oportunidade);
2. IS 145.214-001 (Deve ser revista quanto à sua adequação ao texto proposto).

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

**Custos gerais de todas as alternativas consideradas, com exceção do *status quo*:**

- Custo de atualização textual do RBAC 145 e de materiais orientativos correlacionados;
- Custos internos da ANAC de revisão do texto;
- Custo de divulgação das medidas;
- Custo de divulgação sobre a possibilidade de adesão voluntária ao programa SGSO para aquelas que deixam de ter obrigação de implantar o SGSO.

**Custos específicos alternativa 4:**

- Custo processual de verificação da distinção de operação (doméstica e/ou internacional) das empresas 121 que são clientes das OM.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

**Benefícios comuns, com exceção do *status quo*:**

- Revisão do requisito facilita a atuação da ANAC, direcionando os recursos para as OM em que os benefícios serão visíveis, embora, reduza, em parte, canal de *input* para o RISCO 145;
- Economia considerável de recursos dos regulados, os quais não mais necessitem ter o sistema de maneira obrigatória;
- Redução de burocracia para os regulados, os quais não mais necessitem ter o sistema de maneira obrigatória;
- Possibilidade de reconhecimento da ANAC de adesão voluntária pelo regulado, os quais não mais necessitem ter o sistema de maneira obrigatória; contribuindo positivamente para a percepção da importância da cultura de segurança operacional;
- Não gera diferença negativa, em termos de adesão ao Anexo 19, visto que todas as alternativas consideradas cumpririam com a aplicabilidade mínima direcionada pela ICAO;

- Para as empresas que aderirem à implementação voluntária do SGSO, a ANAC teria a flexibilidade para priorização de recursos, podendo priorizar a fiscalização de maneira estratégica.

**Benefícios específicos, com base em levantamento feito pela área técnica, sem considerar o potencial de adesão a um modelo de participação voluntária.:**

**Alternativa 02 a 04:** Em ambos os casos, trata-se de oportunidade de desafogamento, de maneira significativa, dos recursos já escassos da ANAC, uma vez que haveria redução a burocracia e dos custos de operação daquelas OM de baixa complexidade. Todavia, a **alternativa 02** foi entendida como detentora de maior capacidade de se diferenciar em termos de potencial ganho de segurança operacional (critério 03) e de maior contribuição para a análise de risco por parte da ANAC (critério 02) no sentido de possibilitar a redução em custo com frequência de inspeções e auditorias.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	
Empresas de transporte aéreo não regular	-	
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Vide campo 11.	Vide campo 10.
-	-	
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A GGAC já monitora o requisito, mas em um universo maior do que é proposto por meio deste estudo. O direcionamento para as OM, conforme alternativa selecionada, traz potencial de maior eficiência no uso de recursos de vigilância continuada da ANAC. Para tanto, caberá à GGAC priorizar a revisão de material orientativo pertinente, para refletir os ajustes derivados desta alteração de regra.

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE**



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3737821** e o código CRC **FFB65772**.

---

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

25

<b>Processo nº:</b>	00058.015483/2019-08	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos do RBAC 145, que trata da certificação de organizações de manutenção de produto aeronáutico, com foco em desburocratização e aumento de efetividade.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

**Situação problema:** Como padronizar a abordagem da SAR relativa a restrições de prestação de serviço de manutenção, em aeródromo (público/privado) sem certificação válida?

Fatos - O artigo 30º do CBAer e o parágrafo 91.102 (d) do RBHA 91 proíbem a operação de aeronaves em aeródromos não certificados ou registrados, portanto, questiona-se o fato de a SAR não ter mecanismos que impeçam a certificação de uma Organização de Manutenção em aeródromos em tal condição, onde pousos e decolagens não são permitidos pela própria Agência. Ademais, a certificação de uma OM em locais proibidos para pousos e decolagens teria o potencial de aumentar o nível de risco à segurança de voo, primeiro pelo fato do estímulo indireto ao aumento de operações naqueles locais; e segundo pelo fato da considerável possibilidade de haver um número significativo de serviços nessa OM, com probabilidade, não desprezível, de serem feitos fora de sede, sem instalações ou em instalações que não atenderiam ao RBAC 145, seção 145.103. Todavia, embora a citada seção 145.203 permita a realização de serviço fora de sede, tal situação seria somente em circunstâncias especiais, não podendo ser uma atividade rotineira, contínua e ininterrupta, uma vez que a ANAC, normalmente, não certifica OM para realizar apenas serviços fora de sede. Contudo, a possibilidade de realização de serviço por uma OM localizada em aeródromo com certificação inválida ou não concedida, seria possível apenas para atividades em que a aeronave seja disponibilizada por meio terrestre à OM. Assim, a aeronave deve chegar desmontada na OM e, após a manutenção, ser remontada em outro local, para receber a Aprovação para Retorno ao Serviço - APRS, o que dependerá de uma avaliação de custo benefício dos interessados, que justifique a existência/permanência de uma OM nesses locais. Finalmente, a interpretação sobre o tema tem encontrado divergência entre as GTAR, quanto ao devido enquadramento, em casos em que uma OM esteja localizada em um aeródromo que venha a tornar-se de certificação inválida, temporária ou definitivamente.

**Causa:**

- Dificuldade de comunicação entre SAR, aeródromo e DECEA, o que pode levar a situações em que haja desconhecimento por parte da SAR sobre condição de aeródromo onde há OM requerente;
- Há oportunidade de melhorar canal de troca de informação entre SIA, SAR e DECEA para este caso específico;
- Material orientativo sobre o tema não o aborda de maneira suficiente;
- Redação atual está harmonizada com demais autoridades estrangeiras;
- Atualmente a garantia do trabalho executado se dá por meio do MOM/MCQ;
- Suspensão do aeródromo não suspende automaticamente capacidades de uma OM;
- Manutenção, de categoria célula, nem sempre envolve operação, não necessitando ser feita necessariamente em aeródromo;
- Não é possível certificar OM para fazer serviço somente fora de sede;
- Onde há pouso eventual não é esperado que haja OM com endereço fixo (seria manutenção fora de sede);
- Falta de orientação/interpretação técnica padronizada entre as GTAR/GAEM/SAR.

**Efeito:**

- Possibilidade de maior carga de trabalho pela OM, por motivo de montagem e desmontagem;
- Serviço fora de sede pode reduzir o nível de segurança operacional, exigindo maior controle por parte da OM;
- Necessidade de transporte por via terrestre de aeronave pode ser desconhecida pelo operador, contribuindo para pouso indevido.

**Atores:** SAR, requerentes, detentores de COM, administradores de aeródromos, proprietários de aeronaves e operadores aéreos.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

Com o intuito de facilitar a escolha da melhor alternativa, entre as consideradas neste estudo, aplicou-se a metodologia de apoio à toma da decisão, MACBETH.

- Critérios:

Trata-se de metodologia de análise multicritério, por meio da qual as alternativas consideradas foram comparadas com base em 03 (três) critérios. Para a realização da modelagem pretendida foram desdobrados os critérios em atributos, de forma a identificar situações consideradas neutras e boas, para na sequência possibilitar a comparação par a par de saltos em termos de ganhos trazidos pelas alternativas. A seguir é apresentada uma tabela com a descrição de cada critério considerado no modelo.

Critério	Atributo	Neutro	Bom
01 Sequência	S1 - Nível de alerta a respeito de condição de aeródromo. S2 - Possibilidade de	S1 - Controle prioritariamente pela SIA, bem como casos em que a SAR tenha evidências de irregularidades em relação ao CBAer. S2 - Possibilidade de	S1 - Controle adicional SAR S2 - OM absorve cuidado decorrente de situação de aeródromo, suspendendo

01- Segurança	contribuição indireta para falha dentro do processo de realização de serviço de manutenção.	S2 – Informação disponibilizada pela SIA ou DECEA é processada pela SAR, podendo envolver revisão de EO de OM, em casos críticos.	com base em requisitos determinados serviços temporariamente, que exigiriam utilização da pista.
02- Custo	C1 – Custo relacionado com a necessidade do regulado monitorar status de utilização do aeródromo C2 - Custo atrelado à redundância de controle entre SAR e SIA.	C1 - OM aloca hh para controle de condição de aeródromo e reduz prestação de serviço em caso de impossibilidade de voo, o que requererá atualização de EO, por meio de protocolo junto à ANAC em caso de mudança da situação de aeródromo. C2 - SAR, diretamente, passa a contar com possibilidade de autuar OM, com base em requisito, em caso de prestação de serviço em aeródromo inoperante, configurando atividades extras de auditoria, verificação de documentos, capacidade do aeródromo (treinamento adicional), o que aumentaria a burocracia.	C1 - OM não acompanha diretamente condição de aeródromo, e portanto, não aloca HH adicional. C2 - SAR utiliza hh para apenas para acompanhar processamento de informação junto à SAI e DECEA.
03- Harmonização	Proximidade da regulamentação da ANAC com os países do MMT e com as SARPs da ICAO.	SAR adota, diferentemente de outras AAC, ação de avaliação de capacidade de aeródromos, com foco em segurança operacional.	SAR adota requisitos harmonizado e neste caso, não atua diretamente na avaliação de capacidade de aeródromo, para os casos em que OM t possa atrair pouso indevido.

Tabela 01 - Detalhamento de critérios

- Análise de decisão representada por meio de pontuação ponderada.

Com base na ponderação derivada dos saltos par a par entre critérios, chegou-se ao modelo que permite uma soma produto para cada alternativa, entre os pesos de cada critério e a pontuação dada para cada alternativa, tendo por base as situações definidas como neutras e boas. Destaca-se, que tanto a definição dos pesos, quanto o valor atribuído a cada alternativa partiram de análise subjetiva desenvolvida com base na experiência do grupo de trabalho com o tema.

Observa-se um empate técnico entre as alternativas, o que reflete inclusive a falta de consenso dentro do grupo de trabalho sobre o tema. Tal empate leva a uma maior necessidade de um posicionamento gerencial para o prosseguimento da tratativa.

<b>Critério</b>	<b>Pesos</b>	<b>Alt. 01 SQ</b>	<b>Alt. 02 cert. inicial</b>
Segurança	42%	0	75
Custo	33%	100	80
Harmonização	25%	100	0
<i>Pontos</i>		58,33	57,92

Tabela 02 - Determinação de valor para alternativas

- Análise de decisão representada graficamente.

É possível também notar (com maior facilidade por meio gráfico) o empate técnico, em que a alternativa 01 (*status quo*+ alinhamento interno) traria um menor custo e a manutenção de harmonização, enquanto que a

alternativa 02 contribuiria positivamente para melhoria da segurança inerente aos serviços de manutenção.

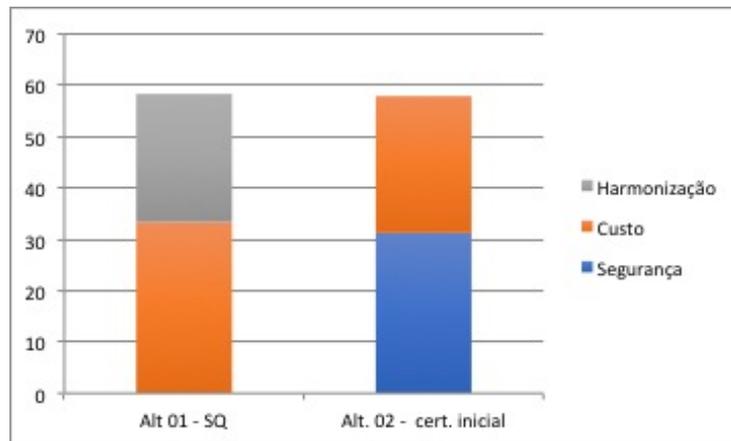


Gráfico 01 - Representação da pontuação das alternativas.

- Descrição das alternativas:

**Alternativa 1 (alternativa escolhida por um membro do grupo de trabalho):** Manter o *status quo*, tendo em vista o fato de já haver previsão de punição por operação indevida, no CBAer e no RBAC/RBHA 91. Desta forma, uma OM continuaria apta a receber aeronave por via terrestre. Além disso, há que ser emitida uma interpretação padronizada entre as GTAR, para orientar seus servidores quanto às possibilidades existentes sobre o tema em tela.

**Alternativa 2 (alternativa escolhida pela maioria do grupo de trabalho):** Incluir requisito no contexto de certificação do RBAC 145, que impeça a certificação de OM em aeródromo não registrado ou homologado/certificado. Esta solução abordaria apenas a certificação inicial de uma OM.

Dessa forma, ao optar pela inclusão do requisito no RBAC 145, a seção 145.51 receberia mais um parágrafo com a redação que traga o seguinte posicionamento:

- Texto proposto:

145.51 Requerimento para certificação [...]

**(e)-I O requerente de uma certificação na categoria célula no Brasil, que pretenda executar e aprovar para retorno ao serviço aeronave completa, após manutenção, manutenção preventiva ou alteração, deverá prover instalações adequadas em aeródromo aberto ao tráfego, ou outra forma aceita pela ANAC.**

Em consulta à SIA, foi verificado que a definição de “aeródromo aberto ao tráfego” engloba todos os aeródromos públicos e privados, homologados e registrados respectivamente.

Entende-se que o requisito portanto, não acarretaria em aumento de custos de vigilância para a SAR;

Destaca-se o fato de que foi realizada uma pesquisa com os regulados, onde foi observado que os custos advindos da alternativa 02 não seriam significativos para os regulados. A referida pesquisa apontou as seguintes considerações sobre o problema em tela:

- mais de 50% das contribuições afirmaram não ser aplicável tal questionamento.
- quase 25% afirmaram não haver previsão de medida a ser tomada, representando assim, cerca de metade das OM representadas na pesquisa para as quais a situação questionada seria aplicável.
- em empresas de pequena complexidade, foi afirmado haver procedimentos para recebimentos de aeronave por meio terrestre.
- em torno de 12% das OM, cuja questão é aplicável, afirmaram adotar uso de reporte a clientes cadastrados, quando há tal ocorrência.
- e no campo "outra", tem-se como destaque: Cobertura de SBSJ por NOTAM's, notificação para reagentar ou para fazer via terrestre, e-mail informativo para clientes sobre restrições, entendimento

de que tal preocupação deveria ser do operador e não da OM. Foi citado também que os clientes já têm a rotina de consultar situação do aeródromo.

- Análise de Sensibilidade:

Somou-se ao método a ferramenta de análise de sensibilidade, para percepção do comportamento da pontuação das alternativas frente a variação de pesos dos critérios considerados. Para cada critério considerado no modelo, a análise apresenta o comportamento das alternativas com base na variação de de peso de um dos critérios de 0 a 100%, permitindo a percepção da influência dos pesos considerados e o quão sensível seria a posição de uma determinada alternativa. A seguir é feita uma representação gráfica com a variação do peso de cada critério considerado, com variação proporcional dos demais critérios. Na sequência, este campo (do formulário em tela) é finalizado com considerações sobre a proposta com base na análise de sensibilidade.

Observação: Entenda-se Série como Alternativa na legenda dos gráficos de análise de sensibilidade e correlacione o número de cada critério com a Tabela 01.

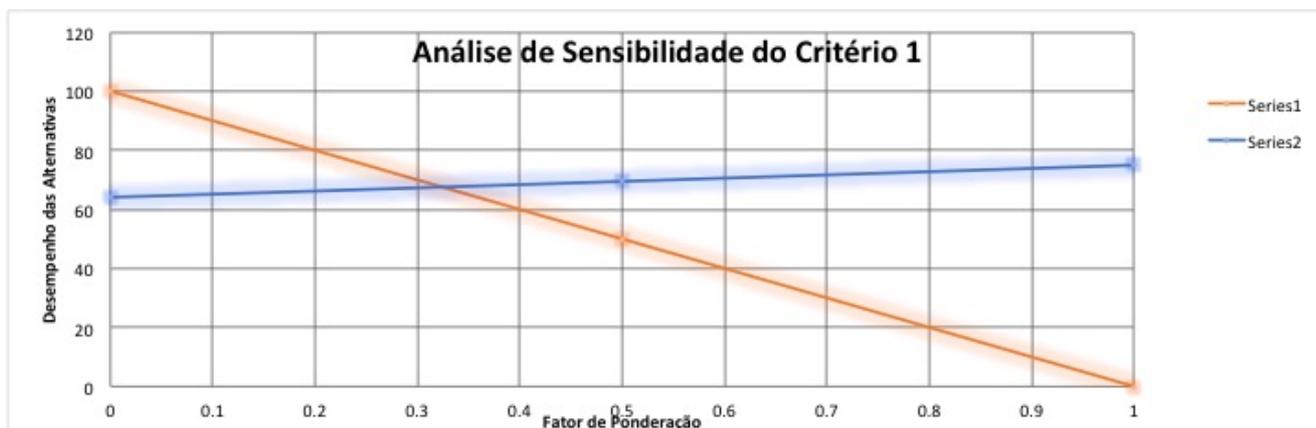


Gráfico 02 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Segurança operacional

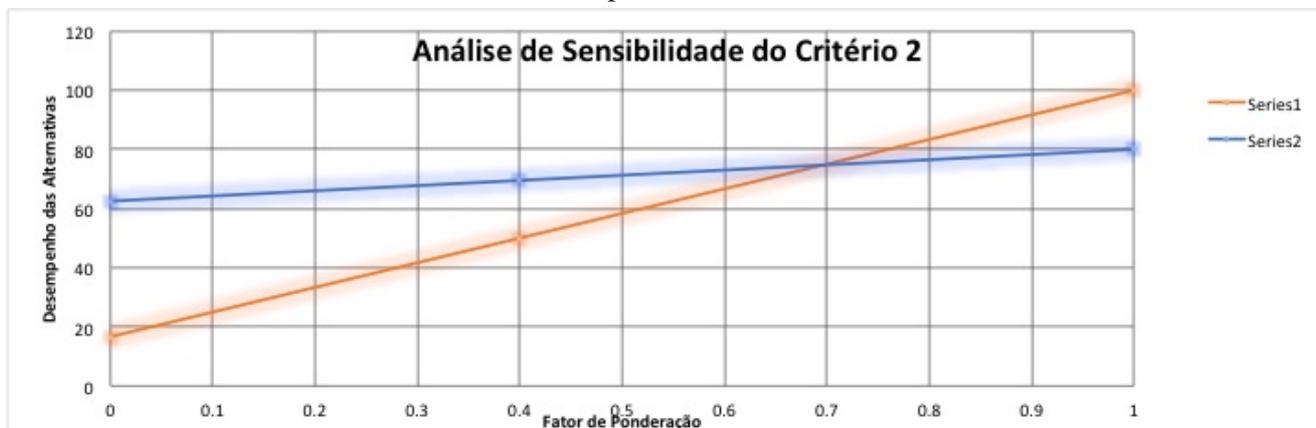


Gráfico 03 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Custo ANAC e Regulados

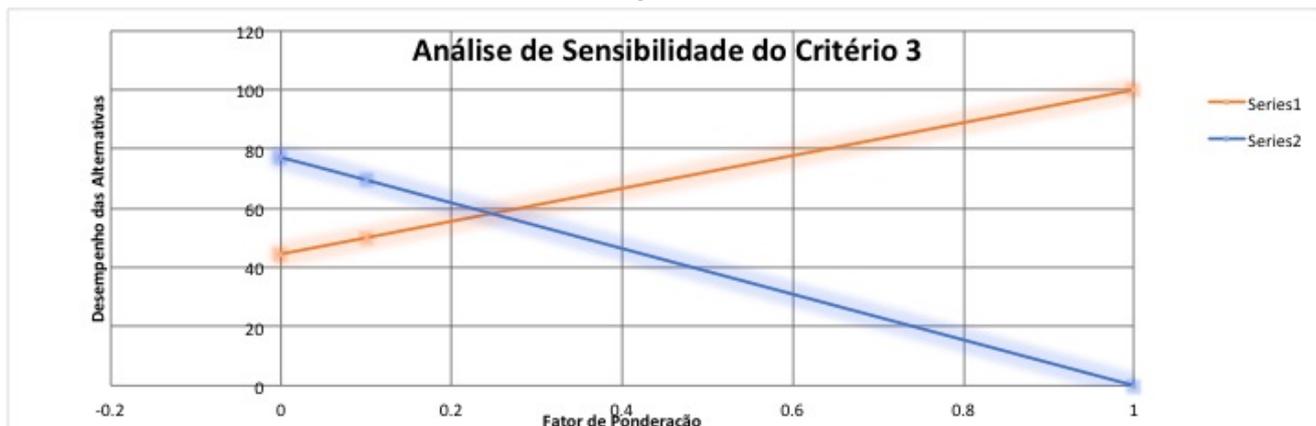


Gráfico 04 - Comportamento de alternativas mediante variação do peso do critério Harmonização

### Considerações finais sobre o comportamento das alternativas:

A alternativa 02 supera a 01 para situações em que o ganho de segurança operacional é considerado mais expressivo do que o aumento de custo e do que a desarmonização internacional. Contudo, o peso dado para o salto relativo a ganho de segurança foi de 42%, e caso este peso seja considerado demasiado, sendo trazido para a casa de 30%, nesta situação a alternativa 02 passaria a ser pior do que a 01, visto que a proporção do peso do custo e da desarmonização seriam mais relevantes no modelo.

E sobre o *status quo* mais padronização entre GTAR (alternativa 01), isoladamente, o peso de custo ao assumir uma grandeza de 75% garantiria a manutenção do *status quo* com acréscimo de procedimento padronizado entre GTARs. E como o critério de harmonização também é favorável à alternativa 01, tal acréscimo em custo não precisaria ser tão grande para inviabilizar a alternativa 02.

Contudo, diante da dúvida do real ganho em termos de segurança operacional, pelo grupo de trabalho, frente ao potencial de aumento de custo trazido, conforme campos 10 e 11 deste formulário, não houve consenso quanto à melhor alternativa a ser adotada, restando concordância apenas em relação à necessidade de padronização entre as GTAR, conforme explicado na situação problema contida no campo 1 deste formulário.

Destaca-se que a posição favorável à manutenção do *status quo*, partiu do GTAR-RJ (Através do seu representante, Haroldo Monteiro Cristovão), do qual tem-se o entendimento de que a inclusão de texto conforme a alternativa 02 está criando burocracia, pois a situação que se pretende coibir já é coberta pelo artigo 30 do CBAer e pelo RBAC/RBHA 91.102(d) e a ANAC, o que estaria não harmonizando com ICAO, FAA, EASA e TCCA.

### 3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Em caso de adoção da alternativa 02, a solução visa garantir a possibilidade de indeferimento pela SAR de certificação inicial de uma Organização de Manutenção em aeródromo não registrado ou homologado/certificado, e cuja operação de aeronaves é proibida pelo Artigo 30º do CBAer e RBAC/RBHA 91.102 (d).

Com esse requisito, espera-se que o requerente primeiro resolva a questão do registro/certificação do aeródromo, junto à área da ANAC responsável, para em seguida solicitar a certificação inicial sob o RBAC 145, mas nada impede que ambos os processos ocorram concomitantemente.

Todavia, a alternativa 02 considerada não prevê que a vigilância da SAR irá acompanhar a situação do aeródromo durante o período pós certificação inicial, continuando tal atividade sobre a supervisão da SIA. Durante o estudo entendeu-se que o monitoramento adicional pela SAR inviabilizaria a proposta frente a relação de custo e benefício.

Destaca-se o fato da proposta ter inserido o termo “ou outra forma aceita pela ANAC” com a intenção de eliminar as possíveis exceções à regra que ocasionariam em solicitações de isenções, como por exemplo, aeronaves que pousam na água, *drones*, dirigíveis etc.

Outro ponto importante é a não intenção da proposta de verificar compatibilidade da pista com as aeronaves a serem contidas na EO, devido ao aumento da carga de trabalho decorrente ser muito elevado em relação ao ganho com a inclusão de requisito correspondente.

Contudo, a alternativa 02 influenciaria o processo de certificação inicial, sem influenciar o processo atual de supervisão e sem correlacionar o uso de aeródromo com modelos específicos de aeronaves, pontos estes que embora reduzam o custo de adoção, não trariam ganho expressivo em termos de segurança operacional, o que foi considerado na ponderação Macbeth.

Finalmente, em caso de adoção da alternativa 01, a padronização entre as GTAR, sobre o mais adequado posicionamento sobre o tema, ainda dependerá de novas discussões entre os envolvidos.

Em resumo, destaca-se as seguintes características da **alternativa** proposta **(02)** escolhida:

I. Foco: <b>A)</b> redução de burocracia ou <b>B)</b> ganho de efetividade	<b>B</b>
II Harmonização da alternativa escolhida com norma de referência	<b>excede</b>
III. Aderência a SARP da ICAO.	<b>excede</b>
IV. Natureza técnica ou administrativa	<b>Técnica</b>

Observação: Em relação à **alternativa 01**, a mesma estaria mais aderente à norma de referência e não excederia o previsto pela ICAO, embora tal acréscimo tenha um potencial de somar positivamente em prol da segurança operacional.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Atualização do RBAC 145.	Durante Tema 14 – AR 2019-2020	GTPN
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 7565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 70;
- Lei nº 11.182/2005 - Lei de criação da ANAC, art. 8, inciso XVI;
- Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 145 - Emenda 04;
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC, art. 35, inciso III;
- Resolução nº 30/2008 - Institui o RBAC e a IS, estabelece critérios para a elaboração e dá outras providências.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não afetará. Todavia, a SIA foi consultada em relação a questões que subsidiaram a proposta. E em caso de adoção da alternativa 02, não será necessário ajustar os processos e procedimentos de trabalho no que compete à SIA.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não aplicável.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

A proposta não estaria harmonizada com as demais autoridades de aviação civil.

<input type="checkbox"/> SIM	Quais?	
<input checked="" type="checkbox"/> NÃO	Não foram identificados dispositivos similares em relação às normas do FAA, do TCCA, da EASA e da ICAO.	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto

a- O artigo 30º do CBAer estabelece restrições de uso de aeródromo;

Art. 30o. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.

b- E o RBAC/RBHA 91, em sua seção 91.102, parágrafo (d) estabelece restrições relativas a operação em aeródromo.

(d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<input type="checkbox"/> NÃO
---	--------	------------------------------

1. Artigo 30º da Lei 7.565/86 - CBAer e a Seção 91.102 (d) do RBHA 91

2. IS 145-001D (Esta Instrução Suplementar deve ser revista para informar quais são as outras formas aceitas pela ANAC)

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

**Alternativa 1:**

- Custo à imagem institucional da ANAC, por motivo da falta de padronização das ações entre as GTAR de decisão a respeito de aceitação de situação de OM, haja vista que, desde a revogação do RBHA 145, que tratava essa questão na seção 145.37, somente a GTAR-DF tem proibindo a certificação de OM em aeródromos não certificados ou registrados, com base no Art. 30º do CBAer, que é focado em operação. Tal situação foi entendida pelo grupo de trabalho como possibilidade de desgaste da imagem da ANAC, perante a sociedade, por certificar OM fora de aeródromo registrado ou certificado/homologado. Todavia, a referida padronização poderia ser também tratada por meio de material interpretativo a ser gerado pela própria GGAC;

- Falta de segurança jurídica relacionada à possibilidade de indeferir a certificação de uma OM em local onde aeronaves não podem operar, a exemplo da tratativa já tomada com base em interpretação do art. 30º do CBAer, em processos de certificação inicial 145.

**Alternativa 2:**

- Custo de atualização textual do normativo;

- Custo de divulgação aos servidores da ANAC, envolvidos com a certificação e vigilância continuada de OM;

- Custo da necessidade de verificação adicional pelos servidores da ANAC nos processos de certificação inicial da OM;

- Custo de divulgação aos regulados;

- Custo para a OM devido a processo adicional para a comprovação de registro ou certificação do aeródromo;

- Em contrapartida com a alternativa 01, também há a possibilidade de desgaste da imagem da ANAC, perante a sociedade, por eventualmente certificar OM incluindo aeronave fora das especificações de operação do

aeródromo registrado ou certificado/homologado. Esse custo é menor que o da alternativa 1 relativo ao desgaste de imagem da ANAC, por ser uma situação muito improvável. Embora esta característica da alternativa 02 possa ser interpretada como uma fragilidade da mesma, entendeu-se não ser suficiente para inviabilizá-la.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

**Alternativa 1:**

- Maior harmonização com as principais autoridades de aviação civil;
- Padroniza as ações entre as GTAR (uma vez que se publique material interpretativo interno à GGAC) de decisão a respeito de aceitação de situação de OM, haja vista que, desde a revogação do RBHA 145, que tratava essa questão na seção 145.37, somente a GTAR-DF tem proibindo a certificação de OM em aeródromos não certificados ou registrados, com base no Art. 30 do CBAer, que é focado em operação;

**Alternativa 2:**

- O requisito traz ganho à segurança operacional, uma vez sua adoção contribui para que a manutenção seja feita, na sua grande maioria, nas instalações certificadas pela GGAC;
- Há que se destacar, que o ganho de segurança operacional em termos de inibição de operação de pouso ou decolagem, em aeródromo invalidado, não afetou consideravelmente o modelo, tendo em vista que a proposta atuaria apenas em certificação inicial e não consideraria os modelos específicos de aeronaves clientes da OM afetada pela regra em discussão;
- O requisito reforça a segurança operacional, uma vez sua adoção garante que a manutenção na categoria célula seja feita somente em OM certificada localizada em aeródromo registrado ou homologado, aberto ao tráfego, ou seja, evita que manutenção na categoria célula seja realizada em OM localizada fora de aeródromo aberto ao tráfego o que demandaria que a aeronave fosse desmontada, levada via terrestre até um aeródromo aberto ao tráfego para que então fosse remontada para que a APRS seja realizada. Esse processo de desmontar, transportar e remontar a aeronave para fazer a APRS em aeródromo aberto ao tráfego poderia impactar a qualidade do serviço e conseqüentemente a segurança operacional, embora já exista previsão para o controle de tal atividade. Por isso, entende-se que a alternativa proposta reforçaria a segurança operacional, uma vez sua adoção induziria que a manutenção programada na categoria célula seja feita prioritariamente em OM certificada, localizada em aeródromo registrado ou homologado, aberto ao tráfego;
- Garante a padronização das ações entre as GTAR de decisão a respeito de aceitação de situação de OM, haja vista que, desde a revogação do RBHA 145, que tratava essa questão na seção 145.37, somente a GTAR-DF tem proibindo a certificação de OM em aeródromos não certificados ou registrados, com base no Art. 30º do CBAer, que é focado em operação;
- Aumenta segurança jurídica relacionada à possibilidade de indeferir a certificação de uma OM em local onde aeronaves não podem operar, a exemplo da tratativa já tomada com base em interpretação do art. 30 do CBAer, nos processos de certificação inicial 145;
- Traz um potencial de melhoria da imagem da ANAC, perante a sociedade, que passaria a indeferir solicitações de certificação inicial de OM, localizadas em aeródromos não certificados, diante da confirmação da possibilidade de se evitar que se certifique OM em local onde não possa haver operações de aeronaves.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-Vide respostas à questão 11.	não aplicável.
Empresas de transporte aéreo não	Vide respostas à questão 11	não aplicável

regular	- vide respostas a questão 11.	não aplicável.
Empresas de serviços aéreos especializados	-Vide respostas à questão 11.	não aplicável.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-Vide respostas à questão 11.	não aplicável.
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-Vide respostas à questão 11.	não aplicável.
Empresas de manutenção aeronáutica	-Vide respostas à questão 11.	Vide respostas à questão 101.
-não aplicável.	- Vide respostas à questão 11.	não aplicável.
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-Vide respostas à questão 11.	não aplicável.
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar):	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

**Alternativa 01:**

Emitir orientação técnica aos servidores da GGAC sobre o artigo 30º do CBAer e sua relação com a certificação de OM sob o RBAC 145.

**Alternativa 02:**

Caberá à GGAC acompanhar o cumprimento do requisito no momento da certificação inicial de uma OM. Havendo necessidade, a GGAC irá priorizar a elaboração de interpretação técnica para orientar os servidores da GTAR, de forma padronizada sobre o tema, assim como a elaboração de material orientativo aos regulados, com o devido suporte da GTPN.

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE**



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/12/2019, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 10/12/2019, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3759229** e o código CRC **C77C1293**.