

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

COMENTÁRIOS RECEBIDOS NA CONSULTA PÚBLICA 03/2012 DURANTE A CONSULTA PÚBLICA PROCESSO Nº 00066.012482/2012-28 QUE PROPÕE REVISÃO A DA INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR Nº 00-001 – SISTEMAS DE DIFICULDADES EM SERVIÇO

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>1. Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF), representada pela Assessora Técnica de Coordenação-Geral de Transportes e Logística, Patrícia da Silva Pego</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p>Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 85/COGTL/SEAE/MF.</p>	<p>A ANAC aprecia as contribuições para aperfeiçoamento da justificativa apresentada e da análise do impacto regulatório por esta agência, em especial quanto à mensuração dos impactos sobre os agentes afetados pela norma proposta e ao planejamento prévio e público das proposições da instrução suplementar em questão. Em 3 de julho de 2012, foi publicada a Instrução Normativa – IN nº 61, que estabelece os procedimentos gerais para realização de análise preliminar para proposição de atos normativos e decisórios no âmbito da ANAC e dá outras providências. Entretanto, conforme o seu art. 4º, esta IN entra em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação. Por isto, o processo em tela não contém a referida análise. Ademais, o §1º do art. 14 da Resolução ANAC nº 30, de 21 de maio de 2008, com a redação que lhe foi dada pela Resolução ANAC nº 162, de 20 de julho de 2010, dispõe que “O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC, poderá: I - adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou II - apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC”. Sendo assim,</p>

	<p>devido ao caráter não obrigatório da Instrução Suplementar, considera-se que a Análise de Impacto Regulatório – incluindo a listagem de opções à regulação e a análise de custos e benefícios de cada uma delas, citadas no parecer analítico – não constitui condição mandatória para a publicação desta IS.</p>
--	--

2. TAM Airlines, pertencente ao LATAM Airlines Group S.A, representada por Rodrigo Vasconcelos Pereira	Comentário parcialmente aproveitado
<p><i>Trecho:</i> B1.2 SISTEMAS (a) Perda, mau funcionamento significativo ou defeito de qualquer sistema, subsistema ou conjunto de equipamento impedindo a correta realização de procedimentos operacionais padrão ou de treinamentos. (...) (f) Perda da redundância do sistema. (g) Qualquer ocorrência resultante de um comportamento não previsto do sistema. (h) Perda, mau funcionamento ou defeito em qualquer sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos principais em modelos de aeronaves com sistemas, subsistemas ou conjuntos de equipamentos simples e únicos. (i) Perda, mau funcionamento significativo ou defeito de mais de um sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos principais em modelos de aeronaves com sistemas, subsistemas ou conjuntos de equipamentos múltiplos e independentes (redundantes). (...) (m) Qualquer falha, mau funcionamento ou defeito que ocorra em uma fase crítica do voo e for relevante para a operação de um sistema da aeronave.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> B1.2 SISTEMAS (a) Definição de “mal funcionamento significativo”. (...) (f) Perda de redundância de sistema(s) requerido(s) para operação específica (Ex.: ETOPS, CAT 2, RVSM). (g) Qualquer ocorrência resultante de um comportamento não previsto pelo manual do fabricante. (h) Perda, mau funcionamento ou defeito em qualquer sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos simples e únicos que afete a segurança de</p>	<p>A ANAC aprecia as contribuições para aperfeiçoamento do trecho em tela e as aceita parcialmente. Destaca-se que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Em relação à utilização do termo “mau funcionamento significativo”, foi aceita a sugestão de não utilizar a palavra “significativo”, para que seja mantida a coerências com os requisitos relacionados. 2) O conceito de “fase(s) crítica(s) de voo” pode ser consultado no parágrafo 121.542(c) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 121. E também, no parágrafo 135.100(c) do RBAC nº 135. 3) As demais sugestões não foram aceitas, diante da intenção de se manter uma aderência à referência adotada. <p>O texto após análise da sugestão fica conforme descrito abaixo:</p> <p>B1.2 SISTEMAS (a) Perda, mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema, subsistema ou conjunto de equipamento impedindo a correta realização de procedimentos operacionais padrão ou de treinamentos. (...) (f) Perda da redundância de um sistema. (g) Qualquer ocorrência resultante de um comportamento não previsto de um sistema. (h) Perda, mau funcionamento ou defeito em qualquer sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos principais em modelos de aeronaves com sistemas, subsistemas ou</p>



<p>voo.</p> <p>(i) Perda, mau funcionamento significativo ou defeito de mais de um sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos múltiplos e independentes (redundantes) que afete a segurança de voo.</p> <p>(...)</p> <p>(m) Definir “fase crítica do voo”.</p> <p><i>Justificativa:</i> Os trechos mencionados acima estão sujeitos a interpretações variadas devido à subjetividade dos termos.</p>	<p>conjuntos de equipamentos simples e únicos.</p> <p>(i) Perda, mau funcionamento ou defeito de mais de um sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos principais em modelos de aeronaves com sistemas, subsistemas ou conjuntos de equipamentos múltiplos e independentes (redundantes).</p> <p>(...)</p> <p>(m) Qualquer falha, mau funcionamento ou defeito que ocorra em uma fase crítica do voo e for relevante para a operação de um sistema da aeronave.</p> <p>Nota 1: Ver conceito de fase crítica de voo nos regulamentos RBAC 121. 121.542(c) e RBAC 135, 135.100(c).</p>
<p>3. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado</p>
<p><i>Trecho:</i></p> <p>5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO</p> <p>5.3 Comunicação</p> <p>5.3.5 O envio dos relatórios não isenta a responsabilidade da pessoa ou da organização responsável pelo seu envio de tomar ações corretivas prevenindo futuras ocorrências similares. Tais ações assim como possíveis ações preventivas, devem ser incluídas nos relatórios enviados.</p> <p><i>Texto sugerido:</i></p> <p>5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO</p> <p>5.3 Comunicação</p> <p>5.3.5 O envio dos relatórios não isenta a responsabilidade da pessoa ou da organização responsável pelo seu envio de tomar ações corretivas prevenindo futuras ocorrências similares. Tais ações assim como possíveis ações preventivas, devem ser incluídas nos relatórios enviados, quando aplicável segundo os regulamentos vigentes.</p> <p><i>Justificativa:</i> A IS não pode gerar exigências que já não estejam nos Requisitos. No caso,</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela e a aceita parcialmente.</p> <p>O texto após análise da sugestão fica conforme descrito abaixo:</p> <p>5.3.5 O envio dos relatórios não isenta a responsabilidade da pessoa ou da organização responsável pelo seu envio de tomar ações corretivas, prevenindo futuras ocorrências similares. Tais ações, assim como possíveis ações preventivas, devem ser incluídas nos relatórios enviados, ou em suas atualizações, quando solicitadas pela ANAC.</p>

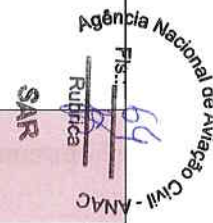
<p>os RBAC 121 e 135 já requerem que os operadores transmitam as ações corretivas, e nesse caso a IS só orienta. Nos demais casos, não existe essa exigência e não cabe à IS impô-la.</p>	
<p>4. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário ACEITO</p>
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.9 Fluxo de informação entre as organizações e a ANAC 5.9.2 A Organização responsável pelo Projeto de Tipo pode ser uma das seguintes organizações: a) Detentor de um Certificado de Tipo de uma Aeronave, Motor ou Hélice; b) Detentor de um Certificado Suplementar de Tipo; e c) Detentor de um Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.9 Fluxo de informação entre as organizações e a ANAC 5.9.2 A Organização responsável pelo Projeto pode ser uma das seguintes organizações: a) Detentor de um Certificado de Tipo de uma Aeronave, Motor ou Hélice; b) Detentor de um Certificado Suplementar de Tipo; e c) Detentor de um Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado.</p> <p><i>Justificativa:</i> Substituir o termo “Projeto de Tipo” por “Projeto”, pois pode ser um projeto de peça (APAA). Não é comum a utilização do termo “Projeto de Tipo” para Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado.</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela e a aceita integralmente.</p> <p>O texto após análise da sugestão fica conforme descrito abaixo:</p> <p>5.9.2 A Organização responsável por projeto pode ser uma das seguintes organizações:</p> <p>a) Detentor de um Certificado de Tipo de uma Aeronave, Motor ou Hélice; b) Detentor de um Certificado Suplementar de Tipo; e c) Detentor de um Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado.</p>
<p>5. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário parcialmente aproveitado</p>
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.3 Comunicação</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela e modifica o texto em questão.</p>

<p>5.3.1 Conforme os requisitos definidos nos regulamentos operacionais, ocorrências definidas como incidentes, falhas, mau funcionamento, defeito, defeito técnico ou das limitações técnicas que possam colocar em perigo a operação segura da aeronave devem ser comunicadas a ANAC.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> Intencionalmente deixado em branco.</p> <p><i>Justificativa:</i> Falta definir o que se entende por: “possam colocar em perigo a operação segura da aeronave”. Sem essa definição fica aberta à interpretação individual os requisitos a serem cumpridos pelos usuários, especialmente considerando que toda a análise de segurança é feita em base probabilística, através de “<i>safety analysis</i>”.</p>	<p>O texto após análise da sugestão fica conforme descrito abaixo:</p> <p>5.3.1 Conforme os requisitos definidos nos regulamentos operacionais, ocorrências definidas como incidentes, falhas, mau funcionamento, defeito, defeito técnico ou limitações técnicas que possam colocar em perigo a continuidade da segurança das operações de uma aeronave devem ser comunicadas a ANAC.</p>
<p>6. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p align="center">Comentário ACEITO</p>
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.4 Responsabilidades 5.4.2 Os profissionais listados a seguir e/ou pertencentes a uma das organizações listadas acima são elegíveis para a comunicação e o envio de dados da empresa à ANAC: (...) c) um proprietário de uma organização que fabrique aeronaves ou ainda uma empresa fabricante de qualquer equipamento que seja parte de aeronaves certificadas pela ANAC ou que estejam no Brasil;</p> <p><i>Texto sugerido:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.4 Responsabilidades 5.4.2 Os profissionais listados a seguir e/ou pertencentes a uma das organizações listadas acima são elegíveis para a comunicação e o envio de dados da empresa à ANAC:</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela e a aceita integralmente, para uma melhor adequação do mesmo.</p> <p>O texto após análise da sugestão fica conforme descrito abaixo:</p> <p>c) o detentor de um certificado emitido pela ANAC que fabrique aeronaves ou ainda uma empresa fabricante de qualquer equipamento que seja parte de aeronaves certificadas pela ANAC ou que estejam no Brasil;</p>

<p>(...) c) o detentor de um certificado emitido pela ANAC que fabrique aeronaves ou ainda uma empresa fabricante de qualquer equipamento que seja parte de aeronaves certificadas pela ANAC ou que estejam no Brasil;</p> <p><i>Justificativa:</i> A ANAC somente pode regulamentar produtos que são certificados pela própria ANAC. Existem organizações que fabricam aeronaves ou equipamentos de aeronaves para as Forças Armadas ou para fabricantes em outros países e que não estão sujeitos à regulamentação da ANAC.</p>	
<p>7. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário ACEITO</p>
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.4 Responsabilidades 5.4.2 Os profissionais listados a seguir e/ou pertencentes a uma das organizações listadas acima são elegíveis para a comunicação e o envio de dados da empresa à ANAC:</p> <p>(...) g) uma pessoa executando a função de serviços auxiliares de solo incluindo, mas não limitados, as seguintes funções: I- Abastecimento e provisionamento na aeronave; II- Preparo e carregamento da aeronave (DOV); III- Aplicação de fluidos descongelantes; e IV- Reboque de aeronaves.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> Remover o item 5.4.2(g).</p> <p><i>Justificativa:</i> As pessoas físicas que executam este tipo de serviço não possuem preparo técnico adequado para julgar casos de dificuldade de serviço em aeronaves, nem existe regulamento que requeira que as mesmas os façam. Já existe</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela e a aceita integralmente. Em concordância com a sugestão apresentada, o parágrafo 5.4.2(g) será removido.</p>

para o uso de tais pessoas, os “Relatórios de Perigo” adequados para situações em que julguem necessário fazê-lo.	
8. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.	Comentário não aproveitado
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.6 Período para o envio dos relatórios 5.6.3 Os eventos reportáveis segundo os requisitos do RBAC 21 devem ser enviados à ANAC no prazo máximo de um dia útil após ser determinado que ocorreu uma falha, mau funcionamento ou defeito que requeiram ser comunicados.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> Intencionalmente deixado em branco.</p> <p><i>Justificativa:</i> A Embraer sugere que o texto esclareça que os operadores que os RBAC 121 e 135 exigem que os operadores, além de informar à ANAC, enviem também ao detentor do projeto de tipo os relatórios sobre dificuldades em serviço.</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela, porém, destaca que o parágrafo 5.6.3 da Instrução Suplementar aplica-se aos detentores de projeto. Quanto aos esclarecimentos solicitados, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 135, em seu parágrafo 135.415(d) já traz este requisito: <i>“(…) Uma cópia de tal relatório deve ser apresentada ao detentor do projeto de tipo dentro do mesmo prazo.”</i></p> <p>Analogamente, o RBAC 121, no parágrafo 121.703(d), traz este requisito para operações conduzidas segundo o RBAC nº 121.</p> <p>Contudo, embora seja considerada apropriada a sugestão, a mesma não será incluída no conteúdo da Instrução Suplementar, a partir da consideração, de que tal necessidade já está contemplada, de maneira clara, nos textos dos RBAC nº 121 e 135.</p>
9. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.	Comentário ACEITO
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.6 Período para o envio dos relatórios 5.6.6 Quando uma ocorrência for julgada em resultar em perigos que não sejam iminentes, a ANAC deverá ser comunicada através do relatório formal dentro do prazo estabelecido em 5.6.1, 5.6.2 ou 5.6.3, conforme aplicável.</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela e a aceita integralmente. Em concordância com a sugestão apresentada o parágrafo 5.6.6 será removido.</p>

<p><i>Texto sugerido:</i> Remover o item 5.6.6.</p> <p><i>Justificativa:</i> O texto está confuso, além de que a situação descrita aparentemente já está coberta pelos itens anteriores, sendo assim sugerimos a remoção por completo do item.</p>	
<p>10. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.7 Conteúdo dos Relatórios 5.7.1 Os relatórios requeridos pelos RBAC 21, 121, 135 e RBHA 145 devem ser transmitidos em um formato aceitável pela ANAC. A quantidade de informação contida nos relatórios deve ser compatível com a severidade da ocorrência. Cada relatório deve conter, no mínimo, as seguintes informações: a) nome da organização; b) informações necessárias para identificar a aeronave e partes afetadas; c) data e horário da ocorrência; e d) uma descrição resumida da ocorrência e qualquer outra informação que seja considerada relevante por quem a submete ou que seja requerida pela ANAC.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> Remover o item 5.7.1.</p> <p><i>Justificativa:</i> Remover o item considerando que os RBAC 21, 121, 135 e 145 já definem detalhadamente as informações a serem apresentadas.</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela. Porém, o parágrafo 5.7.1 será mantido, pois ratifica a demanda já existente nos regulamentos vigentes.</p>
<p>11. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p><i>Trecho:</i></p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do</p>



<p>5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.7 Conteúdo dos Relatórios 5.7.2 Para qualquer ocorrência envolvendo um sistema ou componente monitorado ou protegido por um sistema de proteção ou de aviso (como sistemas de detecção e extinção de fogo), é importante informar se tal sistema funcionou adequadamente.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> Remover o item 5.7.2.</p> <p><i>Justificativa:</i> Remover o item considerando que o item 21.3 do RBAC 21 já define os casos em que os relatórios devem ser emitidos, incluindo especificamente o que está apresentado no item 5.7.2.</p>	<p>trecho em tela. Porém, o parágrafo 5.7.2 será mantido, pois ratifica a demanda já existente no regulamento vigente.</p>
<p>12. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.9 Fluxo de informação entre as organizações e a ANAC 5.9.3 Caso seja constatado que uma ocorrência tenha impacto ou esteja relacionada em um produto aeronáutico certificado segundo um processo de CT, CST ou APAA, então o detentor do certificado aplicável deve ser informado. Caso a ocorrência aconteça em um produto aeronáutico que não requer APAA, pois é aprovado sob a égide de um CT ou CST, então o detentor do CT ou CST deverá ser informado.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> Remover o item 5.9.3.</p> <p><i>Justificativa:</i> Remover o item, pois já está suficientemente detalhado nos regulamentos RBAC 121, 135 e 145.</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela. Porém, o parágrafo 5.9.3 será mantido, pois ratifica a demanda já existente nos regulamentos vigentes.</p>

<p>13. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p><i>Trecho:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.10 Ocorrências obrigatoriamente comunicáveis 5.10.2 Operações e Manutenção: A lista de exemplos de ocorrências no Apêndice B e C foi estabelecida para fornecer um guia para estas organizações sobre os tipos de eventos que devem ser comunicados a ANAC. Vale observar que tal lista não é exaustiva, desta forma, caso algum evento ocorra e não esteja contemplado nesta IS e que no melhor julgamento de engenharia seja passível de comunicação, então tal evento deve ser enviado à ANAC.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> 5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO 5.10 Ocorrências comunicáveis 5.10.2 Operações e Manutenção: A lista de exemplos de ocorrências no Apêndice B e C foi estabelecida para fornecer um guia para estas organizações sobre os tipos de eventos cuja comunicação à ANAC é recomendada, considerando o impacto positivo que a sua análise pode causar sobre a segurança de voo. Vale observar que tal lista não é exaustiva, desta forma, caso algum evento ocorra e não esteja contemplado nesta IS e que no melhor julgamento de engenharia seja passível de comunicação, então é sugerido que tal evento seja enviado à ANAC.</p> <p><i>Justificativa:</i> As IS, por definição, são material interpretativo, traduzindo formas aceitáveis de cumprimento dos requisitos, não podendo, portanto, constituir requisitos adicionais. No caso, os RBAC 21, 121, 135 e 145 já possuem uma descrição dos itens cujo reporte é mandatório. Nada impede, no entanto, que a divulgação da lista seja feita como forma de orientar operadores, fabricantes e oficinas sobre aspectos cujo reporte, embora não mandatório, pode auxiliar todo o sistema a desenvolver ações que melhorem a segurança de voo.</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela, porém, o texto inicial será mantido, uma vez que o parágrafo 5.10.2 da Instrução Suplementar tem o objetivo de aumentar a coleta de dados, principalmente de organizações certificadas pelo atual Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 145. Adicionalmente, este parágrafo tem o objetivo de detalhar e interpretar os parágrafos 121.703(a)(18) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 121, 135.415(a)(18) do RBAC nº 135 e por analogia, os parágrafos 145.63(a) do RBHA 145 e os 21.3(c) e 21.4(a)(6) do RBAC 21.</p>
<p>14. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>

<p>Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	
<p><i>Trecho:</i> 6 APÊNDICE APÊNDICE B – LISTA DE OCORRÊNCIAS REQUERIDAS DE SEREM COMUNICADAS RELATIVAS A OPERAÇÕES DE AERONAVES, MANUTENÇÃO, REPARO E FABRICAÇÃO.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> 6 APÊNDICE APÊNDICE B – LISTA DE OCORRÊNCIAS RELATIVAS A OPERAÇÕES DE AERONAVES, MANUTENÇÃO, REPARO E FABRICAÇÃO CUJA COMUNICAÇÃO É SUGERIDA.</p> <p><i>Justificativa:</i> As IS, por definição, são material interpretativo, traduzindo formas aceitáveis de cumprimento dos requisitos, não podendo, portanto, constituir requisitos adicionais. No caso, os RBAC 21, 121, 135 e 145 já possuem uma descrição dos itens cujo reporte é mandatório. Nada impede, no entanto, que a divulgação da lista seja feita como forma de orientar operadores, fabricantes e oficinas sobre aspectos cujo reporte, embora não mandatório, pode auxiliar todo o sistema a desenvolver ações que melhorem a segurança de voo.</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela, porém, o texto inicial será mantido, uma vez que o objetivo é aumentar a coleta de dados, principalmente de organizações certificadas pelo atual Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 145. Adicionalmente, este parágrafo tem o objetivo de detalhar e interpretar os parágrafos 121.703(a)(18) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 121, 135.415(a)(18) do RBAC nº 135 e por analogia, os parágrafos 145.63(a) do RBHA 145 e os 21.3(c) e 21.4(a)(6) do RBAC 21.</p>
<p>14. Diretoria de Integridade do Produto da Embraer S.A., através de sua Gerência de Regulamentos e Padrões Operacionais, representada por Paulo Márcio de Góes Monteiro.</p>	<p>Comentário não aproveitado</p>
<p><i>Trecho:</i> 6 APÊNDICE APÊNDICE D – FORMATO ACEITÁVEL DE ENVIO DE DADOS. Grupo “2. Codes” → ATA Code: Selecionar o código ATA 2200 do sistema afetado pelo defeito, falha ou mau funcionamento.</p> <p><i>Texto sugerido:</i> 6 APÊNDICE APÊNDICE D – FORMATO ACEITÁVEL DE ENVIO DE DADOS.</p>	<p>A ANAC aprecia a contribuição para aperfeiçoamento do trecho em tela, porém, como o sistema ATA 2200 foi utilizado para a confecção do Sistema de Dificuldades em Serviço – SDS no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil – SINTAC. Cabe ao operador/mantenedor de produto/fabricante enquadrar sua ocorrência no SDS, após solicitar seu cadastro através de <i>login</i> e <i>senha</i>. Portanto, o texto inicial será mantido.</p>

Grupo "2. Codes"

→ ATA Code: Selecionar o código do ATA 2200 **equivalente** ao sistema afetado pelo defeito, falha ou mau funcionamento.

Justificativa:

Nem todas as aeronaves seguem o ATA 2200 no seu projeto sendo que existem inclusive incompatibilidades entre a ATA 2200 e as normas MIL e o ATA 100.