

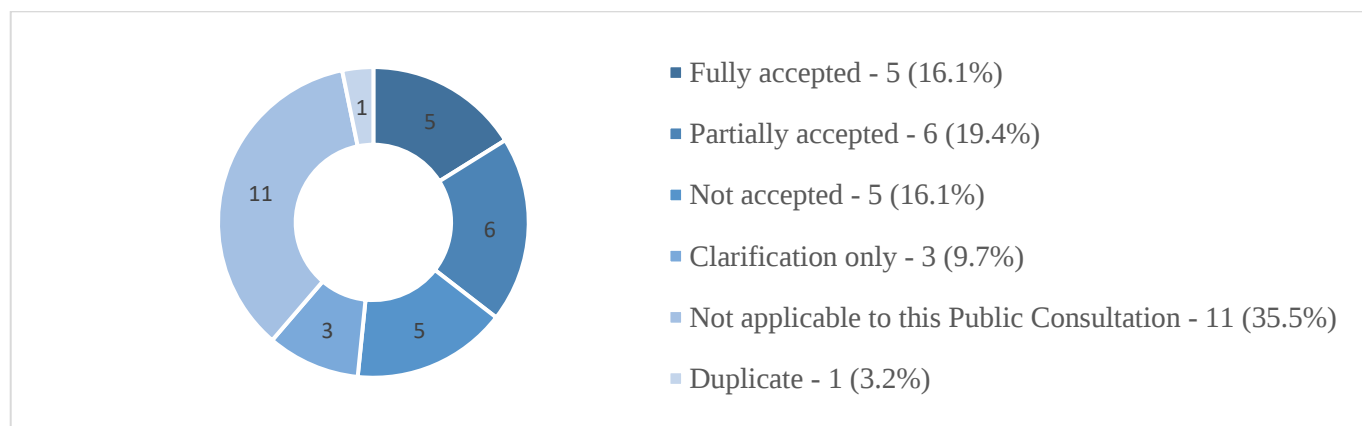


Analysis report of contributions received during Public Consultation No. 03/2023

Theme 1 of the 2023-2024 Regulatory Agenda – Type Design Data with Relevant Effects to the Operational Context

Version with redacted or removed personal information

The Public Consultation was carried out from April 3rd to July 3rd, 2023, when **31 contributions** were received. The graph below contains the distribution of how contributions were analyzed:



Docket No. 00066.004388/2020-13

Revision 2 - March/2024

English version for reference only. In case of discrepancy, the Portuguese version shall prevail.

CONTRIBUTION No. 1	
Identification	
Contribution Author: Alexandre Juliano Bianchi Category: Type certificate holder or applicant Institution: Embraer SA - Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 07.689.002/0001-89	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: General Type of Contribution: Others: Extension of deadline for comments Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Embraer requests an extension of the deadline for sending contributions to Public Consultation Notice No. 03/2023, which submits to public consultation a proposal to revise RBAC No. 01, entitled "Definitions, writing rules and units of measurement to be used in RBAC", RBAC nº 21, entitled "Certification of aeronautical products and articles", and RBAC 61, entitled "Pilot licenses, ratings and certificates".	
Justification: Public Consultation Notice No. 03/2023 was published in the Official Journal of the Union on April 3 rd , 2023, section 3, edition No. 64, page 112, with an analysis deadline of May 18, 2023. However, given the complexity and multidisciplinary nature of the topic, the deadline is insufficient to carry out a more in-depth analysis of the proposal to change the RBAC, Regulatory Impact Assessment and potential opportunities for contribution, aiming to better adapt it to the industry's request, which gave rise to this topic on the Agenda Regulatory. Therefore, Embraer requests an extension of the original deadline, suggesting an increase of 45 days.	
Analysis result: the contribution was fully accepted.	
Analysis: Considering the arguments of interested parties about the complexity and multidisciplinary nature of the topic, the representativeness of the above contributors in the national industry and the fact that such requests were the only contributions received up to that moment, the ANAC Board of Directors decided to extend the consultation period.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 2	
Identification	
Contribution Author: Marcus Vinicius Ramalho de Oliveira Category: Others: Association Institution: AEROSPACE INDUSTRIES ASSOCIATION OF BRAZIL - AIAB - Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 96.491.873/0001-13	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: General - Deadline Type of Contribution: Others: Extension of deadline for comments Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: AIAB requests an extension of the original deadline, suggesting an increase of 45 days.	
Justification: AIAB requests an extension of the deadline for sending contributions to Public Consultation Notice No. 03/2023, which submitted for public consideration the proposed revision of RBAC No. 01, entitled "Definitions, writing rules and units of measurement to be used in RBAC", RBAC nº 21, entitled "Certification of aeronautical products and articles", and RBAC 61, entitled "Pilot licenses, ratings and certificates". Public Consultation Notice No. 03/2023 was published in the Official Journal of the Union on April 3 rd , 2023, section 3, edition No. 64, page 112, with a deadline for submitting comments until May 18, 2023. However, Given the complexity and multidisciplinary nature of the topic, we understand that the deadline is insufficient to carry out an adequate analysis of the proposal to change the RBAC, the Regulatory Impact Assessment and the potential opportunities for contribution. Therefore, in view of the above, AIAB requests an extension of the original deadline, suggesting an increase of 45 days.	
Analysis result: the contribution was fully accepted.	
Analysis: Considering the arguments of interested parties about the complexity and multidisciplinary nature of the topic, the representativeness of the above contributors in the national industry and the fact that such requests were the only contributions received up to that moment, the ANAC Board of Directors decided to extend the consultation period. Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 3	
Identification	
Contribution Author: GIULIANO JAEGER Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.251.140-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: TYPE AND IFR LICENSE VALIDITY 12 MONTHS? Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: I am in favor of the validity of TYPE/IFR licenses BEING EXTENDED FROM 12 MONTHS TO 24 MONTHS, AS LONG AS THE AIRLINER PROVES CONTINUED RECENT EXPERIENCE, OF NO LESS THAN 6 HOURS AND 6 LANDINGS IN THE LAST 6 MONTHS WITH IFR AND NIGHT APPROACHES.	
Justification: DIFFICULTY IN FINDING RECURRENT AND INITIAL COURSES IN TRAINING CENTERS DUE TO LACK OF INSTRUCTORS AND THESE CENTERS, AND LACK HERE IN BRAZIL OF TRAINING CENTERS CAUSING CONSIDERABLE INCREASE IN ANNUAL COSTS.	
Analysis result: the contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution refers to Public Consultation No. 04/2023 and was forwarded to the Department of Civil Aviation Personnel for analysis within the scope of the respective docket.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 4	
Identification	
Contribution Author: Gabriel Ferreira Abreu Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.975.708-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 61.29(d) Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: I hereby request the change. For the accounting of hours for the SIC (Second in Command) when operating Single Pilot aircraft, however the operation of this agency determines the need for a second in command. That a total flight count of 1--% be counted towards obtaining a higher grade license.	
Justification: In many operations in category 135, Single Pilot aircraft are used in large numbers to make up the companies' fleet. And since the use of the SIC for such an operation significantly increases situational awareness inside the cabin and flight safety when operating the aircraft from the moment there are two pilots certified and qualified to operate the aircraft. And sometimes the SIC (second in command) operates the aircraft controls on transfer legs where there are no passengers, to increase their experience on the aircraft. And throughout the flight, the SIC is paying attention and increasing its experience with the equipment even though it is not in control of the aircraft. Since no work or operation is carried out other than aircraft that only require the operation of two pilots at the controls (dual pilot) due to approval requirements, as the operation on this type of aircraft occurs in the same way as the operation on Single Pilot aircraft and which the operation in question requires the SIC. This is why I see that the SIC hours on Single Pilot aircraft, which require two pilots due to their operation, are added as 100% to obtain a higher grade license.	
Analysis result: contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution does not refer to this Public Consultation and was forwarded as a spontaneous suggestion to the Department of Civil Aviation Personnel, responsible for that matter.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 5	
Identification	
Contribution Author: AZUL LINAS AÉREAS BRASILEIRAS SA Category: Aircraft operator Institution: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS SA - Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 09.296.295/0001-60	Document: RBAC 01 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 01.1 Definitions Type of Contribution: Change Attached files: Contr. 5 e 6 - Anexo 1 - CP-03.2023-RBAC-1,21-E-61.pdf Contr. 5 e 6 - Anexo 2 - 04-Master-Jurdico-ASA-ALAB-IntelAzul-ATS-RITMJ0022339-Societrio-docx-D4Sign-(002).pdf Contr. 5 e 6 - Anexo 3 - 05.10.2022-AGE-ALAB-Eleição-Abhi-Diretoria-Termos-de-Posse-Consolidação-do-ES-Ass.pdf
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: It is suggested that the definitions of MEL and MMEL proposed in RBAC 01 to be written with a focus on clarity.	
Justification: This measure aims for easy understanding by all operators.	
Analysis result: the contribution was not accepted.	
Analysis: <i>English version note:</i> Attached files were not translated into English. “Contr. 5 e 6 - Anexo 1 - CP-03.2023-RBAC-1,21-E-61.pdf” contains the same content of contributions No. 5 and 6. Other files contain only legal documents related to assignment of Director-President and power of attorney. ANAC agrees that regulations should be written with a focus on clarity. However, the contribution was not accompanied by any specific point that was not considered clear by the company. After reviewing the proposed text, ANAC did not identify aspects that were unclear, and did not make any changes due to this contribution.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 6	
Identification	
Contribution Author: AZUL LINAS AÉREAS BRASILEIRAS SA Category: Aircraft operator Institution: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS SA - Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 09.296.295/0001-60	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: SUBPART B - SPECIAL CONDITIONS FOR THE GRANT OF LICENSES AND QUALIFICATIONS AND EXERCISE OF PREROGATIVES Type of Contribution: Inclusion Attached files: Contr. 5 e 6 - Anexo 1 - CP-03.2023-RBAC-1,21-E-61.pdf Contr. 5 e 6 - Anexo 2 - 04-Master-Jurdico-ASA-ALAB-IntelAzul-ATS-RITMJ0022339-Societrio-docx-D4Sign-(002).pdf Contr. 5 e 6 - Anexo 3 - 05.10.2022-AGE-ALAB-Eleição-Abhi-Diretoria-Termos-de-Posse-Consolidação-do-ES-Ass.pdf
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: It is recommended that simulator and en route training be provided for type ratings for which there is not a Training Center approved or validated by ANAC.	
Justification: This measure aims to ensure safety for the licenses of these aircraft.	
Analysis result: contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: <i>English version note: Attached files were not translated into English. “Contr. 5 e 6 - Anexo 1 - CP-03.2023-RBAC-1,21-E-61.pdf” contains the same content of contributions No. 5 and 6. Other files contain only legal documents related to assignment of Director-President and power of attorney.</i> The contribution does not refer to this Public Consultation and was forwarded as a spontaneous suggestion to the Department of Civil Aviation Personnel, responsible for that matter. Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 7	
Identification	
Contribution Author: Alisson Thomaz Bretas Leoncio Category: Aircraft operator Institution: Líder Táxi Aéreo S/A - Air Brasil - Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 17.162.579/0001-91	Document: RBAC 01 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: Section Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Change text of the MEL definition, in RBAC 01, from "...means an approved document to be used by an aircraft operator..." to "... means an accepted document to be used by an aircraft operator... "	
Justification: Simplify the approval process for acceptance of MEL for RBAC 135 operators, required by Section RBAC 135.179 and its preparation guided by IS 91-012B, leaving the responsibility to the operator, since Section RBAC 135.413 recommends that the responsibility for the Airworthiness of its aircraft, including airframe, engines, propellers, rotors, equipment and parts belongs to the operator.	
Analysis result: the contribution was not accepted.	
Analysis: Operating the aircraft with inoperative equipment, inappropriately or unforeseen, can lead to severe impacts on safety. Furthermore, the MMEL does not consider all the particularities related to local operational regulations, the specific configuration of each aircraft and the specificities of that particular operator, among others, and, therefore, these aspects are evaluated in the MEL approval process. In a simple acceptance, they would be vulnerable to errors or omissions. Finally, the MEL is an internationally approved document and a suggested change for simple acceptance would bring disharmonization and a level of safety lower than that practiced by the main civil aviation authorities. By way of example, Annex 6 Part I, published by ICAO, establishes the mandatory approval of the MEL: <i>“6.1.3 The operator shall include in the operations manual a minimum equipment list (MEL), approved by the State of the Operator which will enable the pilot-in-command to determine whether a flight may be commenced or continued from any intermediate stop should any instrument, equipment or systems become inoperative. Where the State of the Operator is not the State of Registry, the State of the Operator shall ensure that the MEL does not affect the airplane's compliance with the airworthiness requirements applicable in the State of Registry .”</i> <i>“ Attachment B</i> <i>3.3.2 Provisions that require an approval</i> <i>i) Aircraft-specific minimum equipment list (MEL) (6.1.3); ”</i> Parts II and III contain equivalent provisions for the aircraft to which they apply. For these reasons, ANAC understands that its involvement through the approval of MEL is essential.	

Items changed in the proposal:

N/A

CONTRIBUTION No. 8	
Identification	
Contribution Author: Geraldo Strambi Category: Others: Union Institution: NATIONAL UNION OF AIR TAXI COMPANIES - Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 33.951.500/0001-68	Document: RBAC 01 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: Amendment 12 Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Change text of the MEL definition, in RBAC 01, from "...means an approved document to be used by an aircraft operator..." to "... means an accepted document to be used by an aircraft operator... "	
Justification: Simplify the approval process for acceptance of MEL for RBAC 135 operators, required by Section RBAC 135.179 and its preparation guided by IS 91-012B, leaving the responsibility to the operator, since Section RBAC 135.413 recommends that the responsibility for the Airworthiness of its aircraft, including airframe, engines, propellers, rotors, equipment and parts belongs to the operator.	
Analysis result: the contribution was not accepted.	
Analysis: Same as contribution no. 7. Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 9	
Identification	
Contribution Author: Aldo Martins Silva Rios Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.168.227-**	Document: RBAC 01 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: That the definition of INSPECTION be inserted into the regulations, regarding applicability with RBAC 43. Type of Contribution: Inclusion Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: That the definition of INSPECTION be inserted into the regulations, regarding applicability with RBAC 43.	
Justification: There is no definition in the regulation	
Analysis result: contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution was characterized as outside the scope of this Public Consultation, was registered by the competent sector of the Department of Flight Standards and will be evaluated in due course.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 10	
Identification	
Contribution Author: Paulo Sérgio Seguetto Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.858.008-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 61.215 Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: I think it is appropriate to renew your license within 24 months, complying with the appropriate proficiency requirements, since every aviation professional must, through their own discipline, be constantly reviewing and applying what they have trained in static devices for good performance and safety. Today, the majority of turboprop aircraft operating in the national territory do not require static training devices, which are sometimes more complex than the operation of a reaction aircraft, and accident rates are low for the number of operations. Therefore, the rates of accidents and/or incidents involving reaction aircraft are low. Therefore, the training ratio each year is not proportional.	
Justification: The lack of approved training centers in Brazil brings difficulties and high costs for operators. With the change to 24 months, we see the opportunity for growth in the aircraft market, thus generating direct and indirect jobs. We will have the opportunity for more entrepreneurs to purchase their first aircraft and current owners to upgrade to newer equipment and technologies that have contributed to increasing levels of operational safety. As well as Anac doing its part to approve aerodromes and airports with safe landing and take-off operational procedures.	
Analysis result: the contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution refers to Public Consultation No. 04/2023 and was forwarded to the Department of Civil Aviation Personnel for analysis within the scope of the respective docket.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 11	
Identification	
Contribution Author: Eduardo Veronezi Garcia Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.713.238-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 61.31 (d) Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Changing the simulator from 12 to 24 months is pleasant and makes sense for the current operation. Being positive in my point of view. In contrast, item (d), of RBAC 61, item 31 (d), requires the entry of the digital CIV within 10 days of the flight. I see it in a negative and harmful way. The CIV is much more important for the pilot than for the control body, that is, it is of much more interest to the pilot than to ANAC. It is also completely harmful for pilots who make 10 to 15 flights a day (helicopters mainly). What is the objective of analyzing flights in 10 days? All the regulatory body needs to do is ask and the pilot will present it. In external consultations, you cannot find this anywhere in the world. We have to simplify rather than complicate. Here is my contribution.	
Justification: RBAC 61.31 item 'd' is complicating, hindering and disrupting daily operations. There is no benefit linked to this. I justify that it only makes the process more complex and susceptible to errors.	
Analysis result: the contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution refers to Public Consultation No. 04/2023 and was forwarded to the Department of Civil Aviation Personnel for analysis within the scope of the respective docket.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 12	
Identification	
Contribution Author: Murilo Lagranha Ronchetti Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.647.610-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: simulator every 24 months Type of Contribution: Inclusion Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: I vote to extend the simulator on standard aircraft every 24 months	
Justification: Operating costs, employee and employer costs	
Analysis result: the contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution refers to Public Consultation No. 04/2023 and was forwarded to the Department of Civil Aviation Personnel for analysis within the scope of the respective docket.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 13	
Identification	
Contribution Author: Eduardo Dias Mieskalo Silva Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.911.629-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: RBAC 61.215 Type of Contribution: Clarification Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: To the National Civil Aviation Agency I use this channel to express my deep concern regarding what this agency has proposed regarding the reduction of requirements for simulator training. We have safe and professional aviation in Brazil, and this is no coincidence. It comes from the dedication of many professionals who are part of this great system every day, and who are often challenged to apply their knowledge to prevent everything from minor incidents to accidents. Complex environments such as aviation depend on practice and constant updating to maintain acceptable levels of safety. This proposal not only devalues the entire structure and work of those involved in training activities, but will also inevitably and mathematically reduce safety. The skills practiced in a simulator are precisely those not used in normal operations, which are highly “perishable” and will deteriorate considerably over the course of 24 months. All this in the name of simplification, which should and could exist in so many other areas, but never harming safety in such a discretionary way. I see here the interests of a few being served to the detriment of an entire system that is already established and proven to be functional. Apart from this, we have the issue of cost so much touted by supporters of the proposal. This should be addressed directly through facilitating and encouraging the installation of training centers in the country, without reducing their need and usefulness, thus causing the opposite effect to that mentioned in the proposal itself, which would be to increase the number of simulators installed in the national territory. I can't see the logic in this situation. To get rid of the “fleas” we will kill the “dog”. Annual contact not only contributes to guidance in the execution of procedures and maneuvers, but also allows the sharing of aeronautical culture and good practices, raising the level of aeronautical activities for large operators, but also, and mainly, for small operators, who they rely on this periodic training as the only opportunity to update and renew theoretical and practical knowledge, and act as multipliers of safe behavior for aviators from the same region who do not have the privilege of periodic training. It also draws attention that the creation of preconditions for exemption from annual training will create a distortion in the job market, making some professionals become more expensive overnight, regardless of their quality or dedication. I do not believe that this Agency should assume these risks or discourage an aviation sector solely in the name of costs. The negative consequences are countless and perhaps much greater than we can measure at this moment. The biggest safety factor in an aircraft is a well-trained, confident and safe crew, and the fact that we have safe aviation does not mean that safeguards must be removed. They should, at the very least, be maintained. The <i>Voo Simples</i> initiative is commendable and necessary, but I believe not by reducing safety levels. Eduardo Mieskalo	
Justification: Idem	
Analysis result: the contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution refers to Public Consultation No. 04/2023 and was forwarded to the Department of Civil Aviation Personnel for analysis within the scope of the respective docket.	
Items changed in the proposal:	

N/A

CONTRIBUTION No. 14	
Identification	
Contribution Author: Carlos Antonio Motta de Souza Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.082.366-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 61.215 Type of Contribution: Others: comments Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: I consider it pertinent and plausible to extend the validity of a type and IFR rating to 24 months, and after this period, revalidation must be carried out at a CTAC certified by ANAC to revalidate the type and IFR rating, as long as the experience requirements are met. required by RBAC 61. This way there would be no impact on safety.	
Justification: Brazil lacks CTACs certified by ANAC for the vast majority of general aviation aircraft, with the exception of the EMBRAER PHENOM and EMBRAER LEGACY aircraft, which have CTACs in Brazil. Therefore, it is very costly for operators to annually revalidate, abroad, the type ratings of the vast majority of aircraft operating in Brazil. Revalidation every 24 months will not have an impact on safety, given the requirements of recent experience.	
Analysis result: the contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution refers to Public Consultation No. 04/2023 and was forwarded to the Department of Civil Aviation Personnel for analysis within the scope of the respective docket.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 15	
Identification	
Contribution Author: RENATO ANTUNES FERRARI Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.680.708-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: change of deadline for flight simulator training Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: I suggest that the proposal is: expand to 24 months the type ratings of pilots operating in general aviation (RBAC No. 91) who hold the PLA license (airplane or helicopter) and who demonstrate, in any aircraft type, the performance of three consecutive training courses at a Civil Aviation Training Center (CTAC) and have at least 250 hours of flying experience in any type of aircraft. The extension also depends on maintaining the pilot's recent experience in an aircraft type.	
Justification: With the proposal, ANAC seeks to bring greater savings and rationality to the system with regard to type rating training, ensuring the focus on safety. In Brazil, with very few exceptions, there is practically no recurrent training for type-rated aircraft that operate in accordance with RBAC 91. I suggest that the initial proposal be reduced to 250 hours as those who operate the type and have recent experience are already inserted in a practical training environment. I also suggest that the 250 hours include any type as training abroad, regardless of the type, is exactly the same. In the last 3 years I have participated in 4 trainings abroad involving 3 different types; maneuvers, procedures and concepts are exactly the same, regardless of which type it is applied to, so it makes no sense to link the hours to the specific type nor does it make sense a load of 500 hours on the type for such a change.	
Analysis result: the contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution refers to Public Consultation No. 04/2023 and was forwarded to the Department of Civil Aviation Personnel for analysis within the scope of the respective docket.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 16	
Identification	
Contribution Author: PAULO AUGUSTO DE CASTRO FERREIRA DIAS Category: Natural person Institution: Individual - Brazilian Natural Person Register No. - CPF: ***.861.097-**	Document: RBAC 61 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: Frequency of simulator training Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Change the training frequency in simulators to every 24 months for all RBACs that require training.	
Justification: Due to the quality of training, its validity can be increased.	
Analysis result: the contribution does not refer to this Public Consultation.	
Analysis: The contribution refers to Public Consultation No. 04/2023 and was forwarded to the Department of Civil Aviation Personnel for analysis within the scope of the respective docket.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 17	
Identification	
Contribution Author: Saurav Mohanty Category: Type certificate holder or applicant Institution: AIRBUS - Foreign legal entity	Document: Regulatory Impact Assessment Report (AIR) Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: General Type of Contribution: Others: TIP ANAC-EASA Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Airbus thanks ANAC for giving the opportunity of commenting on the RBAC changes. As a manufacturer working under the oversight of EASA as primary certification authority, Airbus would like to be involved in the preliminary discussions that will be held on the validation by ANAC under BASA and TIP of OSD constituents and in particular the MMEL and data for flight crew training.	
Justification: Airbus thanks ANAC for giving the opportunity of commenting on the RBAC changes. As a manufacturer working under the oversight of EASA as primary certification authority, Airbus would like to be involved in the preliminary discussions that will be held on the validation by ANAC under BASA and TIP of OSD constituents and in particular the MMEL and data for flight crew training.	
Analysis result: the contribution was not accepted.	
Analysis: Although the implementation of the action alternative A4 selected in this topic involves proposing improvements in international agreements, discussions and negotiations related to Technical Implementation Procedures (TIP) of bilateral agreements are not the subject of this normative process. Furthermore, normally such negotiations and discussions are carried out between civil aviation authorities, taking into account the issues and particularities of each country, however without direct participation of regulated agents. Therefore, it is suggested that interested organizations contact their respective primary civil aviation authorities for possible consideration of their positions in future TIP reviews. Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 18	
Identification	
Contribution Author: Saurav Mohanty Category: Type certificate holder or applicant Institution: AIRBUS - Foreign legal entity	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5a-I (c) Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Airbus suggests to replace the proposed requirement by: (c) The holder of an approved MMEL or Supplement to the MMEL shall make such document available to: Any person required to comply with one or more elements of the MMEL, and The competent authority responsible for verifying conformity with one or more elements of MMEL.	
Justification: The availability of an approved MMEL should be limited to the person required to comply with it (ie operators) and the competent authority responsible for verifying the conformity with the approved MMEL. Airbus does not wish to be forced to provide its MMELs to anyone who would ask for it (eg universities, STC holders, etc.).	
Analysis result: the contribution was partially accepted.	
Analysis: ANAC agrees with the arguments provided regarding the non-obligation to provide the MMEL to any person. However, contrary to the presented justification, developers and holders of a Supplemental Type Certificate are included among persons who need the MMEL to verify whether or not there is a need to issue a supplement to the MMEL. Due to the analysis of contributions No. 22, 26 and 27 of this Public Consultation, the MMEL and the result of the operational evaluation were included in the type certificate and the terminology “Operational Suitability Data (OSD)” was adopted. As a result, the requirement covered by this contribution was migrated to the new §21.61-I(f), applicable to all OSDs and with the following wording: “(f) The holder of an approved MMEL or Supplement to the MMEL Operational suitability data included in the type certificate or supplemental type certificate shall make such document be made available, in a form and manner acceptable to ANAC, to ANAC and any interested person needing those data for compliance with RBAC.” The term “in a form and manner acceptable to ANAC” was inserted so that the particularities regarding the ownership of the data or the State of design can be detailed in IS.	
Items changed in the proposal: RBAC 21, §21.61-I(f)	

CONTRIBUTION No. 19	
Identification	
Contribution Author: Saurav Mohanty Category: Type certificate holder or applicant Institution: AIRBUS - Foreign legal entity	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5a-I (e) Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Both points (1) and (2) could be combined in one: (e) Except as provided in paragraph (f) of this section, the holder of or applicant to an amendment to a type certificate or supplemental type certificate for aircraft having an approved MMEL, whose application for the modification has been submitted after [date of publication on the Official Journal + 6 months], shall, before the operation of an aircraft having a Brazilian standard certificate of airworthiness with the embodied modification, develop and obtain the approval of the necessary changes to the MMEL when the modification adversely affects the approved MMEL .	
Justification: The applicant should be required to systematically assess the impact of a design modification on the approved MMEL, and to perform the necessary MMEL changes when the change to MMEL makes this MMEL more restrictive. When the change to MMEL is of an alleviating nature (eg introduction of a relief for a new function/system), the implementation of the change to MMEL may be delayed to a later date up to after EIS of the modification. A declaration that a design modification does not adversely affect the MMEL should be sufficient to attest that the assessment has been made by the applicant.	
Analysis result: the contribution was not accepted.	
Analysis: Due to the analysis of contributions No. 22, 26 and 27 of this Public Consultation, the MMEL and the result of the operational evaluation were included in the type certificate and the terminology “Operational Suitability Data (OSD)” was adopted. As a result, the requirement object of this contribution moved to the new §21.107-I(f), applicable to changes in any OSD and with the following wording:	
“21.107-I Changes to operational suitability data (a) Except as provided in paragraph (b) of this section, the holder of or applicant to an approval for a change amendment to a type certificate or supplemental type certificate for of an aircraft having an approved MMEL operational suitability data, whose application for the modification has been submitted after [date of publication on the Official Journal + 6 months] January 1st, 2025, shall, before the operation of an aircraft having a Brazilian standard certificate of airworthiness with the embodied modification: (1) demonstrate that the operational suitability data remain valid to the aircraft with the embodied modifications do not adversely affect the approved MMEL; or (2) complement the change approval application with an update to the affected operational suitability data obtain the approval of a MMEL Supplement covering the modifications. (b) If the applicant does not comply with the provisions of paragraph (e) of this section, ANAC may limit the use of the operational suitability data MMEL items affected by the modification change. (...)”	

Even though the text of §§21.5a-I(e), (e)(1) and (e)(2) of the draft submitted to Public Consultation, or §§21.107-I(a), (a)(1) and (a)(2) of the final version, could be condensed into a single paragraph, ANAC considered that the text would be too lengthy and it would impair clarity.

As for the last sentence of the justification, that a statement would be sufficient to attest that an assessment was carried out by the applicant, this possibility is covered by the text submitted to the Public Consultation and by the final text, i.e., a statement may be accepted, as appropriate, as a means of demonstrating that the existing OSD remain valid for the aircraft with the embodied modification. Such cases will be detailed in a Supplementary Instruction.

Items changed in the proposal:

N/A

CONTRIBUTION No. 20	
Identification	
Contribution Author: Saurav Mohanty Category: Type certificate holder or applicant Institution: AIRBUS - Foreign legal entity	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5b-I (a)(2) Type of Contribution: Clarification Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: The applicant shall perform an operational evaluation if intending to obtain the determination by ANAC of a single type rating for two or more models. “Aircraft model” is not defined. The trigger for the operational evaluation to determine a single type rating should be clarified.	
Justification: The creation of a new model may not create a new variant in an existing type rating. As an example, it is the case for a new engine rating. On the contrary, it may be relevant to assess design changes that do not lead to a new model for their impact on type rating or variant and to establish associated training needs. Whatever it creates a new model (ie A3xx-xxx) or not, any design change should be assessed for its impact on the type rating or variant determination and the associated training needs should be established.	
Analysis result: the contribution was fully accepted.	
Analysis: ANAC agrees with the presented arguments. Due to the analysis of contributions No. 22, 26 and 27 of this Public Consultation, the MMEL and the result of the operational evaluation were included in the type certificate and the terminology “Operational Suitability Data (OSD)” was adopted. As a result, the requirement object of this contribution moved to the new §21.61-I(a), where the term “aircraft model” was replaced by “aircraft”, as identified in this contribution and harmonizing with the terminology used in RBAC 61. Likewise, the text referring to the requirement for an approved MMEL (new §21.61-I(e)(3)) was also updated to avoid the same problem identified in this contribution, becoming applicable to the application date for the type certificate, and not to the aircraft model :	
“21.61-I Operational Suitability Data (a) <i>Flight crew data.</i> The holder of or applicant to a type certificate or supplemental type certificate for an aircraft model for which a pilot type rating is required, according to RBAC 61, shall perform an operational evaluation campaign in an acceptable manner and with satisfactory result if intending to include flight crew data in the respective certificate.obtain the determination by ANAC of: (1) specifications for minimum recommended training for the issuance of the corresponding type rating; (2) a single type rating for two or more models; (3) credit recommendations for training, checking and recent experience regarding an aircraft for which operational similarity has been established; or (4) specifications for minimum recommended training for the operation of different aircraft configurations or models requiring the same type rating.	

(...)

(e) *Master Minimum Equipment List (MMEL)*

(...)

(3) Except for small rotorcraft, small reciprocating-engine powered airplanes, gliders and lighter-than-air aircraft, ~~The holder of or applicant to a type certificate for an airplane aircraft having one or more turbine engines or for a large rotorcraft, whose application for the model has been submitted after January 1st, 2025 [date of publication on the Official Journal + 6 months], shall have include an approved MMEL before the issuance of the first a Brazilian standard certificate of airworthiness to the affected aircraft.~~

(...)”

The requirement above also takes into account the result of the analysis of contribution No. 31 of this Public Consultation.

Regarding the reference to the possibility of obtaining the same type rating for two or more models, it was decided to consolidate the content of §§21.5b-I(a)(1) to (4) in the definition of Operational Suitability Data in RBAC 01, using a leaner text, less prone to incorrect interpretations and, even so, equally comprehensive in scope, thus addressing the aspect identified in this contribution:

“*Operational Suitability Data (OSD)* means data produced during type certification which are relevant to the aircraft safe operation and consisting of the following elements:

- (1) Flight Crew Data (FCD), including determination of the pilot type rating and recommended specifications for minimum training, checking and currency;
- (2) [Reserved];
- (3) [Reserved];
- (4) [Reserved]; and
- (5) Master Minimum Equipment List (MMEL).”

Items changed in the proposal:

RBAC 01: Inclusion of definition of “Operational Suitability Data”

RBAC 21, §§21.61-I(a), (e)(1)(i) and (e)(3)

CONTRIBUTION No. 21	
Identification	
Contribution Author: Saurav Mohanty Category: Type certificate holder or applicant Institution: AIRBUS - Foreign legal entity	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5b-I (a)(3) Type of Contribution: Change Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: (3) credit recommendations for training, checking and recent experience between aircraft having different type rating and for which operational similarity has been established; or	
Justification: It should be clarified that this requirement about commonality applies to aircraft having different type ratings.	
Analysis result: the contribution was fully accepted.	
Analysis: ANAC agrees with the arguments presented. To address the identified problem, in a similar way to contribution No. 20 of this Public Consultation, it was decided to consolidate the content of §§21.5b-I(a)(1) to (4) in the definition of Operational Suitability Data in RBAC 01, using a leaner text, less prone to incorrect interpretations and, even so, equally comprehensive in scope, thus addressing the aspect identified in this contribution: “<i>Operational Suitability Data</i> (OSD) means data produced during type certification which are relevant to the aircraft safe operation and consisting of the following elements: (1) Flight Crew Data (FCD), including determination of the pilot type rating and recommended specifications for minimum training, checking and currency; (2) [Reserved]; (3) [Reserved]; (4) [Reserved]; and (5) Master Minimum Equipment List (MMEL). ” “21.61-I Operational Suitability Data (a) <i>Flight crew data</i>. The holder of or applicant to a type certificate or supplemental type certificate for an aircraft model for which a pilot type rating is required, according to RBAC 61, shall perform an operational evaluation campaign in an acceptable manner and with satisfactory result if intending to include flight crew data in the respective certificate. obtain the determination by ANAC of: (1) specifications for minimum recommended training for the issuance of the corresponding type rating;	

~~(2) a single type rating for two or more models;~~

~~(3) credit recommendations for training, checking and recent experience regarding an aircraft for which operational similarity has been established;
or~~

~~(4) specifications for minimum recommended training for the operation of different aircraft configurations or models requiring the same type rating.~~

(...)”

Items changed in the proposal:

RBAC 01: Inclusion of definition of “Operational Suitability Data”

RBAC 21, §21.61-I(a)

CONTRIBUTION No. 22	
Identification	
Contribution Author: Alexandre Juliano Bianchi Category: Type certificate holder or applicant Institution: Embraer SA - Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 07.689.002/0001-89	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: General Type of Contribution: Others: Miscellaneous contributions Attached file: Contr. 22 - Anexo 1 - RAO-0026-2023-CP-03-2023.pdf
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Embraer SA would like to congratulate ANAC for this initiative, the content of which addresses an old request from the national industry. However, it is necessary to highlight that, in Embraer's understanding, ANAC's proposal still does not fully meet the needs of the sector, in particular due to the maintenance of a scenario of non-equal competition between foreign and national design organizations. Therefore, Embraer proposes the adoption of an adapted form adapted from proposal A4, in which the Type Design Data Relevant to the Operational Context will be part of the Type Certificate, although their existence is not mandatory for its issuance.	
Justification: Given the complexity and scope of the topic, Embraer chose to present its proposals, contributions and justifications through the attached letter (RAO-0026/2023).	
Analysis result: the contribution was partially accepted.	
Analysis: <i>English version note: Attached file “Contr. 22 - Anexo 1 - RAO-0026-2023-CP-03-2023.pdf” was not translated into English. Submitted justification is summarized below and should be sufficient for non-Portuguese readers to understand the original contribution.</i> In its contribution, the company proposes the adoption of an intermediate alternative between alternatives A2 (Adopt EASA OSD model) and A4 (Improvement package), the main difference being the inclusion of type design data relevant to the operational context as part of the type certificate. The arguments presented by the company are analyzed individually in the table below:	
Company Argument	ANAC analysis
The voluntariness of certain requirements could be maintained even though such data is part of the type certificate.	In light of the explanations provided, ANAC agrees with the argument.
In EASA regulations, it is allowed for the type certificate or supplementary type certificate to be issued without the OSD being approved, as long as this occurs until the first aircraft enters into service.	Yes, the EASA regulations actually provide for this possibility. However, it is important to highlight that the proposal submitted to the Public Consultation already considered that the mandatory data could be approved until the issuance of a Brazilian standard certificate of airworthiness for the aircraft involved. Therefore, in this aspect, there would be no difference between ANAC's original proposal and the one suggested by the company.
The inclusion of the aforementioned data is at the heart of the national industry's demand, and this would pave the way to reduce the lack of equality in the validation of Brazilian designs in FAA and EASA.	ANAC disagrees with the presented arguments in the following aspects: Even in the model proposed by the company, the regulatory models of ANAC and the FAA would remain quite different and, also considering the way FAA works, ANAC does not believe that the changes suggested in this contribution could considerably increase the acceptance of the Brazilian MMEL in the USA with less involvement of their civil aviation authority;

	- As for EASA, although greater proximity between the ANAC regulatory model and the European authority may bring gains in validation, these gains do not necessarily depend on the adoption of a model closer to EASA; and - Additionally, the International Operational Evaluation Practices Board (IOEPB) has been discussing ways to improve the recognition of operational assessment activities carried out by the authorities involved (FAA, EASA, TCCA and ANAC).
Risk table in AIR evaluates risks from the operator's perspective, but not from the design organization, arguing that the analysis was incomplete, not considering the lack of equality in the validation of Brazilian projects.	ANAC disagrees with this argument. The lack of equality was considered as a real problem, not a risk. The proposed alternatives and the choice of the most appropriate alternative took this problem into consideration.
Including such data as part of the certificate would bring a number of additional benefits, e.g.:	See individual analysis for each item below.
Application of the certification basis concept and requirements;	The use of the certification basis concept is a possibility if MMEL and the result of the operational evaluation are included in the type certificate. However, such implementation is not mandatory.
Assurance that aspects of the MMEL and Operational Evaluation, when existing and required, are evaluated at the design level;	In the current model, such aspects are already evaluated by ANAC at the design level, i.e., there would be no difference in this regard.
Use of consolidated and mature certification processes;	ANAC agrees with this argument. It is important to highlight, however, that, currently, the activities associated with MMEL and Operational Evaluation are already carried out by ANAC within the Department of Airworthiness, taking credit for the culture and way of working employed in type certification.
There would be a regulatory basis ready for future inclusion of data other than MMEL and Operational Evaluation;	ANAC partially agrees with this argument. In fact, there would be a regulatory basis for eventual expansion, however the same expansion could occur in other regulatory formats.
Possibility of classifying changes to the MMEL and Operational Evaluation as major or minor;	Yes, this possibility would be directly available with the proposed model. However, it would be possible to implement this possibility in any model.
<i>Flight Standardization Board Workgroup</i> (FSBWG) recommended FAA adopt structure similar to EASA;	Regardless of the existence of this recommendation (which was not precisely referenced in the contribution), ANAC took into account the models from the main authorities to decide the best path to be followed in Brazil. Yet, there is no known actual initiative by the FAA to adopt a regulatory structure similar to EASA.
The provisions of existing agreements between FAA and EASA for validation of OSDs would be the basis for establishing similar agreements in the future; and	ANAC disagrees with this argument. The Technical Implementation Procedures for Airworthiness and Environmental Certification (TIP) between FAA and EASA (rev. 7 in force) only provide for the validation of the MMEL that occurs concurrently to its development. For other Operational Suitability Data (OSD) elements, there is no procedure for validation. In a meeting held with EASA on August 9th, 2023 (refer to Meeting Minutes SEI 8964004), that authority reported that the provisions for validating MMEL between FAA and EASA was used only few times.
There would be no increase in costs for Brazilian regulators.	Yes, this was the biggest advantage of alternative A2 over A4, as addressed in RIA.

The change proposed by the company would not have adverse impacts on foreign applicants, and a provision could be created so that type design data with relevant effects to operational context must be previously approved by the State of design authority, avoiding transferring such costs to ANAC;	Maintaining voluntariness, ANAC agrees that the suggested proposal in this contribution could be implemented in a way that causes minimal impact to ANAC, when compared to the A4 alternative chosen during the AIR.
Ownership of the operational evaluation report must belong to the applicant, which would allow the transfer of burden activities from the Agency to the regulated entity, such as editing, reviewing and publishing this report, without creating safety concerns, given that the report would remain an approved document.	ANAC considers that ownership of the operational evaluation report should remain with ANAC, at least in a first stage. Regarding the workload for issuing and publishing the report, ANAC considers that it is small compared to the total required workload in the activity. With the suggested change, at least a significant portion of the time used in preparing and publishing the operational assessment report by ANAC would be spent on analysis and interactions with the applicant. Considering the scope of the proposed changes, for a smoother transition, ANAC considers it more appropriate to maintain the report ownership to the Agency, which may eventually be reviewed as the new regulatory model is implemented and functioning satisfactorily. Furthermore, the RBAC text can be written in a generic way, without specifying the ownership of the operational evaluation report, leaving this detail to IS. This way, any evolution on this matter can be carried out without the need for change in RBAC.
The company argued that the proposed changes to the requirements require greater detail in guidance material, the content of which should also be discussed with society, preferably through a Mixed Study Group.	ANAC will consider this contribution when defining social participation during the preparation of IS affected by the topic.

Based on the presented arguments and on an internal analysis of the contribution, ANAC agrees that the inclusion of the MMEL and the result of the operational evaluation in the type certificate is beneficial to the national industry (organizations that design aircraft), without bringing a relevant burden to other economic agents involved. However, ANAC does not agree with some aspects of the proposal presented, especially:

- Certification basis:** In EASA, where the concept of certification basis for OSD is used, Certification Specifications (CS) were created for each OSD element, allowing control of the certification base through the issue number of each CS. In the proposal submitted by ANAC to the Public Consultation, the requirements proposed in RBAC 21 are quite lean, leaving the technical particularities to be detailed in Supplementary Instructions (IS). Thus, ANAC considers that the extension of the concept of certification basis to MMEL and to the result of the operational evaluation would cause considerable additional regulatory complexity, in order to cover a scope of requirements in RBAC that is reasonably limited and for which it is not expected any evolution able to provide relevant gains, e.g., freezing the certification basis for changes to the type certificate. Therefore, ANAC chose to maintain the requirements proposed for MMEL and operational evaluation in RBAC 21, without applying the concept of certification basis to them. It is important to highlight that, even though there is no OSD certification basis, the MMEL requirements and operational assessment results are airworthiness requirements and fall within the scope of §21.17(a)(1) of RBAC 21:

“21.17 Designation of applicable requirements

(a) Except as provided in sections 25.2 of RBAC 25, 27.2 of RBAC 27, 29.2 of RBAC 29, and in RBAC 26, 34, 36 and 38, an applicant for a type certificate must show that the aircraft, aircraft engine, or propeller concerned meets:

(1) the applicable RBAC requirements that are effective on the date of application for that certificate unless:

(...)

(...)”

- **Ownership of the Operational Evaluation Report:** as justified in the table above, ANAC considers that the ownership of the operational assessment report should remain to belong to ANAC, at least in a first stage. To allow for possible future regulatory developments, the requirements in RBAC were written in a generic way, allowing their application whether the report is owned by the civil aviation authority or by the applicant or holder of the type certificate. This strategy also facilitates the implementation of the model for foreign applicants, considering the two regulatory models used. Thus, the details on the report's ownership will be included in IS, allowing for eventual evolution in a simpler way and without the need to amend the RBAC 21.

The implementation of the changes arising from this contribution in the RBAC drafts was carried out as the following:

- **Terms “Operational Suitability Data (OSD)” and “Flight Crew Data (FCD)”** : Considering the greater proximity to the EASA regulatory model, especially the inclusion of the MMEL and the result of the operational evaluation as part of the type certificate, it was considered pertinent to harmonize the terminology with EASA, using the term OSD. This is also due to the fact that the original name of this regulatory theme (Type Design Data with Relevant Effects to the Operational Context) is very long. Regarding the result of the operational evaluation, it was assessed that the term “operational evaluation” is the methodology employed to achieve the sought results (determination of the applicable type rating, scope of minimum training to obtain the type rating , etc.). Therefore, it was also considered more appropriate to use the EASA FCD terminology. It is important to emphasize, however, that the final proposed model is not that one of Alternative A2 described in the RIA, but rather an evolution of alternative A4. It is also worth highlighting that the final model proposed by ANAC has important differences to that of EASA, even though the main characteristic – the inclusion of OSD as part of the type certificate – is common.

This contribution suggested the inclusion of a new section 21.41b-I in RBAC 21 to define Type Design Data with Relevant Effects to the Operational Context, merely describing that such data is composed of the MMEL and the result of the aircraft operational evaluation. However, it was considered more appropriate to include the definition of OSD in RBAC 01, facilitating the use of the term across other regulations:

“Operational Suitability Data (OSD) means data produced during type certification which are relevant to the aircraft safe operation and consisting of the following elements:

- (1) Flight Crew Data (FCD), including determination of the pilot type rating and recommended specifications for minimum training, checking and currency;
- (2) [Reserved];
- (3) [Reserved];
- (4) [Reserved]; and
- (5) Master Minimum Equipment List (MMEL).”

Regarding the description used to define the OSDs, it was decided to provide more details than in the EASA reference (Article 1, item 2(k), of [Commission Regulation \(EU\) 748/2012](#)), especially:

- link to type certification, which includes initial issuance of a Type Certificate (TC), amendment to a TC and issuance or amendment of a Supplemental Type Certificate (STC); and
- reinforcement that such information is relevant to the safe operation of the aircraft.

When defining Flight Crew Data (FCD), it was decided to consolidate the determinations that would be the subject of an operational evaluation campaign, as per §§21.5b-I(a)(1) to (4) of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation.

The numbering of OSD elements maintained the EASA sequence, placing elements not present in Brazilian regulations as “reserved”, allowing for possible future evolution.

The description of the FCD was also affected by the analysis of contributions No. 20 and 21 of this Public Consultation.

- **Inclusion of OSD in RBAC 21 section 21.41, which defines the type certificate:** Section 21.41 was changed as follows to address the inclusion of OSD in the type certificate:

“ 21.41 Type certificate

Each type certificate is considered to include the type design, the operating limitations, the certificate datasheet, the applicable RBAC with which compliance has been shown, and any other conditions or limitations prescribed for the product in accordance with this regulation. **The type certificate includes in addition the operational suitability data.**”

The text above differs from the proposal sent in this contribution in the following aspects:

- (1) The term “operational suitability data” was used instead of “type design data with relevant effects to the operational context”, as justified above; and
- (2) The suggested condition “if made available by the applicant or holder of the type certificate and approved by ANAC” was not included as it was considered unnecessary, as only those data that are effectively part the type certificate, including mandatory and voluntary data, will be considered OSD.

- **Inclusion of a provision in section 21.29 requiring the approval or issuance of OSD by the exporting authority before issuing the corresponding Brazilian type certificate:** In its contribution, the company considered that:

“It should be noted that this proposal, even for foreign applicants, does not present adverse impacts. In fact, it is even possible to create, within the rules, the need for data approval by the primary authority, in order to prevent ANAC from taking the responsibility for the approval of type design data with relevant effects to the operational context in designs of which Brazil is not the State of Design (*e.g.* STC from FAA).”

In that context, the company presented in its contribution a proposal for a requirement to be included in section 21.21 of RBAC 21. As it is an aspect related to the issuance of type certificates for import products, ANAC considered it more relevant to implement it in section 21.29, with the following wording:

“ 21.29 Issue of type certificate: import products

(a) A type certificate may be issued for a product that has been manufactured in a foreign country with which Brazil has an agreement for the acceptance of these products for export and import and that is to be imported into Brazil, if:

(...)

(4)-I the operational suitability data to be included in the type certificate have been approved or issued by the State of Design, or otherwise established by ANAC.

(...)”

The text above considers the following particularities applicable to import products:

- Most foreign civil aviation authorities do not have OSD as part of their type certificates, allowing the inclusion of the MMEL or result of operational evaluation as part of the type certificate issued by ANAC; and
- Use of the term “or otherwise established by ANAC” so that ANAC can deal, in IS, with particular cases of type certificate or supplemental type certificate validations that, in the State of design, do not have an OSD approval, but another civil aviation authority considered relevant has issued or approved such OSD, as well as specific situations for which ANAC considers being of public interest to act before or in concurrently with the exporting civil aviation authority.

Finally, it is important to highlight that it is not the intention of the requirement to require that OSD to be part of the Brazilian type certificate have been fully approved by the State of design. If there are particularities in the type design or in the Brazilian OSDs, the differences may be approved or issued by ANAC in an ANAC supplement to the original OSD.

- **Change in the effective date the requirements imposing obligations from 6 months after the publication of the new rule in the Official Journal of the Union to the beginning of 2025 :** Due to the greater complexity of the regulatory model implemented from this contribution, the entry-into-force date of the rule and the applicability of requirements imposing obligations has been increased. The new deadline will allow for a more flexible adaptation of the sector and will allow ANAC to timely issue new IS on the theme. The beginning of 2025 also aims to meet the position of the Board of Directors when this public consultation was started:

“The technical area proposes that the *vacatio legis* for the rule under discussion to be effective to be six months. However, as this effective date will be explicit in the regulation, the idea is that the proposed deadline for this *vacatio legis* coincides with the beginning of 2024, in order to facilitate the use of the regulation by operators in subsequent years.”

* Although the decision mentions 2024, the purpose was to use a year as a reference date.

- **Migration of requirements originally proposed in sections 21.5a-I and 21.5b-I of the RBAC 21 draft submitted for Public Consultation to sections 21.61-I and 21.107-I :** In this contribution, it was proposed the migration of sections 21.5a-I (MMEL) and 21.5b-I (Aircraft Operational Evaluation) to new sections 21.42a-I and 21.42b-I, respectively, within Subpart B (Type Certificate). The suggestion proposed maintaining the text, except for the inclusion of a new paragraph 21.42b-I(c) on making the results of the operational assessment available by the applicant.

However, a different implementation was chosen, condensing the requirements related to type certification in a new section 21.61-I in Subpart B, while the requirements related to changes to the OSD were compiled in the new section 21.107-I in Subpart D. On top of facilitating the identification of existing OSD requirements, it was reduced the likelihood that new sections of foreign reference regulations (especially FAA or EASA) will have conflicting numbering.

Regarding section 21.61-I (Operational Suitability Data), paragraphs (a) to (e) were allocated to each of the 5 OSD elements existing in EASA, with paragraphs (b), (c) and (d) kept reserved because they were not implemented. A paragraph (f) was included, applicable to all OSDs, governing their availability. The proposed text is the following, using as a basis the version submitted to the Public Consultation:

21.61-I Operational Suitability Data

(a) *Flight crew data*. The holder of or applicant to a type certificate or supplemental type certificate for an aircraft ~~model~~ for which a pilot type rating is required, according to RBAC 61, shall perform an operational evaluation campaign in an acceptable manner and with satisfactory result if intending to include flight crew data in the respective certificate. ~~obtain the determination by ANAC of:~~

~~(1) specifications for minimum recommended training for the issuance of the corresponding type rating;~~

~~(2) a single type rating for two or more models;~~

~~(3) credit recommendations for training, checking and recent experience regarding an aircraft for which operational similarity has been established; or~~

~~(4) specifications for minimum recommended training for the operation of different aircraft configurations or models requiring the same type rating.~~

(b) [Reserved];

(c) [Reserved];

(d) [Reserved];

(e) *Master Minimum Equipment List (MMEL)*

(1) The MMEL shall ensure that an acceptable level of safety, as intended by the applicable requirements, is maintained when the aircraft is operated with inoperative items, taking into account the following factors:

(i) reduction of aircraft functional capabilities or safety margins;

(i) change in crew workload or degradation in crew efficiency;

(iii) consequences to the aircraft and its occupants due to possible next failures having the worst safety-related impact on the aircraft when dispatching in a condition foreseen in the MMEL; and

(iv) consequences to the aircraft and its occupants due to the occurrence of next external events for which the inoperative item was designed to protect against, if applicable.

(2) Each MMEL item shall be technically justified according to methods acceptable to ANAC.

(3) Except for small rotorcraft, small reciprocating-engine powered airplanes, gliders and lighter-than-air aircraft, ~~The holder of or applicant to a type certificate for an airplane aircraft having one or more turbine engines or for a large rotorcraft, whose application for the model has been submitted after January 1st, 2025 [date of publication on the Official Journal + 6 months], shall have include an approved MMEL before the issuance of the first a Brazilian standard certificate of airworthiness to the affected aircraft.~~

(f) ~~The holder of an approved MMEL or Supplement to the MMEL. Operational suitability data included in the type certificate or supplemental type certificate shall make such document be made available, in a form and manner acceptable to ANAC, to ANAC and any interested person needing those data for compliance with RBAC.”~~

In addition to the explanations already presented, the changes after the Public Consultation are individually justified below:

- **§21.61-I(a) – Flight Crew Data:** The base text of this requirement was extracted from section 21.5b-I of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation 03/2023.

Due to the analysis of contribution No. 20 of Public Consultation 03/2023, the text was changed to reference “aircraft” instead of “aircraft model”, harmonizing with the terminology used in RBAC 61.

Due to the inclusion of the OSD in the type certificate, the purpose of the requirement was better identified as being for the inclusion of data relevant to the operation for pilots in the type certificate, rather than the determination by ANAC of the sub-items originally proposed in §§21.5b-I(a)(1) to (4) of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation.

Other changes were also implemented due to the analysis of contributions No. 20 and 21 of this Public Consultation.

- **§21.61-I(e) – MMEL:** The base text of this requirement was extracted from §§21.5a-I(a), (b) and (d) of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation 03/2023.

§21.61-I(e)(3), corresponding to §21.5a-I(d) of the draft submitted to Public Consultation, was rewritten with the following changes:

- With the inclusion of the MMEL to the type certificate, it was possible to simplify the text proposed in §21.5a-I(d) of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation, linking the obligation directly to the type certificate, so that it is no longer necessary to reference the certificate holder or applicant in its text.
- The term “shall have” has been replaced by “shall include” to further align with the term used in section 21.41 (“Each type certificate considered to include...”).
- It was decided to use the term “before the issuance of the first standard certificate of airworthiness”, maintaining harmony with the requirement of section 21.50 on Instructions for Continued Airworthiness. In this text, it is implicit that this is a standard Brazilian airworthiness certificate, since any mandatory actions before issuing a foreign airworthiness certificate must be included in the regulations of the importing country.
- The entry-into-force date for mandatory MMEL moved from 6 months after the publication of the rule in the Official Journal of the Union to the beginning of 2025, as explained previously.
- Other changes resulting from the analysis of contributions No. 20 and 31 of this Public Consultation, referring, respectively, to the linking of the application date for the type certificate, instead of the model; and the adequacy of the text delimiting the groups of aircraft for which an MMEL is mandatory.

- **§21.61-I(f) – Availability of OSD** : The base text of §21.61-I(f) was extracted from paragraph 21.5a-I(c) of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation 03/2023.

Due to the inclusion of Operational Suitability Data (OSD) in the type certificate, it was decided to migrate the specific requirement for MMEL availability (§21.5a-I(c) of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation) to a broader requirement, rather applicable to all OSD.

The term “in a form and manner acceptable to ANAC” was inserted so that the particularities regarding the ownership of the data or the State of Design may be detailed in IS.

There was a change in the persons required to make OSD available due to the analysis of contribution No. 18 of this Public Consultation.

Regarding section 21.107-I (Changes to operational suitability data), although Subpart D covers changes to the type certificate, the existing requirements apply primarily to changes to the type design, which would exclude OSD. Therefore, a new section was chosen that adapts the provisions of the text submitted to public consultation and that replicates the existing classification and approval criteria for changes to the type design of sections 21.93, 21.95 and 21.97 of RBAC 21, adapting them to changes affecting OSD. The proposed text is as follows, using as basis the version submitted to the Public Consultation:

21.107-I Changes to operational suitability data

(a) Except as provided in paragraph (b) of this section, the holder of or applicant to an approval for a change amendment to a type certificate or supplemental type certificate for of an aircraft having an approved MMEL operational suitability data, whose application for the modification has been submitted after [date of publication on the Official Journal + 6 months] January 1st, 2025, shall, before the operation of an aircraft having a Brazilian standard certificate of airworthiness with the embodied modification:

- (1) demonstrate that the operational suitability data remain valid to the aircraft with the embodied modifications do not adversely affect the approved MMEL; or
- (2) complement the change approval application with an update to the affected operational suitability data obtain the approval of a MMEL Supplement covering the modifications.

(b) If the applicant does not comply with the provisions of paragraph (e) of this section, ANAC may limit the use of the operational suitability data MMEL items affected by the modification change.

(c) A minor change to operational suitability data is one that has no appreciable effect on those data. All other changes are major changes.

(d) Minor changes to operational suitability data may be approved:

- (1) under a method acceptable to ANAC; or
- (2) through a design organization certified in accordance with Subpart J.

(e) An applicant for approval of a major change to operational suitability data must:

(1) provide substantiating data and necessary descriptive data for inclusion in the type certificate;

(2) show that the change and areas affected by the change comply with the applicable RBAC, and provide ANAC the means by which such compliance has been shown; and

(3) provide a statement certifying that the applicant has complied with the applicable requirements.

(f) When the applicant is a certified design organization, the statement referred to in paragraph (e)(3) of this section shall comply with the provisions of Subpart J.”

In addition to the explanations already presented, the changes after the Public Consultation are individually justified below:

- **§§21.107-I(a) and (b)** : The base text of §§21.107-I(a) and (b) was extracted from paragraph 21.5a-I(e) of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation 03/2023. The original text, applicable only to MMEL, was adapted to cover all OSDs. The text of §21.5b-I(b) of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation was no longer used.

The terms “amendment to a type certificate” and “supplemental type certificate” were replaced by “approval for a change to a type certificate”, covering both cases and in line with the scope of Subpart D.

The entry-into-force date for OSD impact assessment in changes to a type certificate MMEL moved from 6 months after the publication of the rule in the Official Journal of the Union to the beginning of 2025, as explained previously.

In §21.107-I(a)(1), the requirement was rewritten, without changing the original purpose of the requirement, so as not to use the term “do not adversely affect”, because:

- (1) a change to the type design, for example, incorporation of an auto-throttle, will have an impact on Flight Crew Data (FCD), however, it is not appropriate to characterize this impact as negative – there is just an impact that must be assessed, for example, regarding the need for difference training; and
- (2) even if an impact on the OSD can be considered positive, any benefit would depend on the complementation of those data.

- **§21.107-I(c) – Classification of changes to OSD**: §21.93(a) of RBAC 21 was used as the base text to classify changes to operational suitability data into minor and major ones.

Details of what is considered an appreciable effect on OSD will be detailed in IS.

It is important to highlight that the classification of changes to OSD occurs separately from the classification of changes to the type design. A major change to the type design may result in a minor or major change to the OSD, or even no change at all. Likewise, a change to the OSD can be major even without changing the type design.

- **§21.107-I(d) – Approval of minor changes to the OSD** : Section 21.95 of RBAC 21 was used as the base text for the approval of minor modifications to the OSD.

In relation to the base text, the provision “without prior presentation of any supporting data”, which exists in §21.95(a), was not included in §21.107-I(d)(1). The method for approving minor changes to OSD will be detailed in IS and, especially at first, will not allow full approval of all changes to OSD by the applicant without prior presentation of any supporting data. Even in the case of minor changes, the proposal is that ANAC will be involved according to the complexity of the minor change and according to the maturity of the applicant in such approval process.

Furthermore, considering that Flight Crew Data (FCD) will remain being issued by ANAC, it would be impossible for the applicant to approve all minor changes without presenting any data to the Agency.

- **§§21.107-I(e) and (f) – Approval of major changes to OSD :** §21.97(a) of RBAC 21 was used as the base text for the form of approval of major changes to OSD. In §21.107-I(e)(1), the term “inclusion in the type design” contained in the base text was replaced by “inclusion in the type certificate”, in order to cover OSD.
- **Update of the privileges for design organizations:** As a consequence of the inclusion of new requirements for classification and approval of changes to OSD, with the possibility of involvement of certified design organizations, and since the current privileges are linked to the classification and approval of changes to the type design, it was necessary to update §21.263-I(c) of RBAC 21 in order to include changes to the OSD, as per the wording below:
 - “ **21.263-I Privileges**
 - (...)
 - (c) The holder of a design organization certificate may, in accordance with its terms of the certification and in accordance with the procedures of the design assurance system:
 - (1) classify changes to the type design or to the operational suitability data as major or minor;
 - (2) approve minor changes to the type design or to the operational suitability data;
 - (...)”
- **Update of the acronym OSD used in RBAC 90 :** The term OSD was already used in RBAC 90, however with a Portuguese wording different to the one implemented in this normative process. The OSD definition was updated in §90.3(b)(56) of RBAC 90, with no effect in this English version.

Items changed in the proposal:

RBAC 01: Inclusion of definition of “Operational Suitability Data”;
RBAC 21: sections 21.29, 21.41, 21.61-I, 21.107-I and 21.263-I; and
RBAC 90: §90.3(b)(56)

CONTRIBUTION No. 23	
Identification	
Contribution Author: Alexandre Juliano Bianchi Category: Type certificate holder or applicant Institution: Embraer SA – Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 07.689.002/0001-89	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5a-I(a) Type of Contribution: Inclusion Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Embraer suggests adopting a text similar to GM2 MMEL.140 of the CS MMEL, whether in RBAC 21 or in IS. “(a) An acceptable level of safety can be maintained for an MMEL item through one or a combination of the following means: (1) adjustment of operational limitations; (2) transfer of the function/information to an operating system/component performing the required function or providing the required information, provided the change in crew workload and/or crew training remains acceptable; (3) development of operational procedures (eg such as alternate procedures; additional pre-flight checks), provided the change in crew workload and/or crew training remains acceptable; (4) development of maintenance procedures (such as deactivating and securing the system/component of concern, additional verification tasks).”	
Justification: Embraer understands the intent of the proposed requirement, based on the reference made to CS MMEL.140. However, the phrase “An MMEL must ensure that an acceptable level of safety, as intended by the applicable requirements, is maintained when the aircraft” requires further clarification to avoid the misunderstanding that the MMEL item must contain the same text as the applicable requirement (e.g., RBAC 25, RBAC 23). The GM2 MMEL.140 of CS MMEL makes it clear that there are other ways to maintain an acceptable level of safety in an MMEL item.	
Analysis result: the contribution was fully accepted.	
Analysis: The requirement text of RBAC 21 submitted to public consultation sought to maintain harmony with the MMEL.140 item of EASA's CS-MMEL. The guidance material of GM2 MMEL.140 will be taken into consideration in IS.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 24	
Identification	
Contribution Author: Alexandre Juliano Bianchi Category: Type certificate holder or applicant Institution: Embraer SA – Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 07.689.002/0001-89	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5a-I(b) Type of Contribution: Inclusion Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Embraer considers it important that the IS text to be implemented by ANAC is, as far as possible, harmonized with FAA and EASA, i.e., only for items where FAA and EASA have divergent guidance materials should ANAC opt for one or the other path, seeking as much harmonization as possible among the three authorities, without creating guidance material different from those already existing.	
Justification: In the document “Comparative chart – Changes proposed to RBAC No. 01, 21 and 61” ANAC states that: “This paragraph covers the need for MMEL items to be justified in a manner acceptable to ANAC. The text was inspired on EASA CS MMEL.145, however, a more succinct requirement was chosen, which will be further detailed in a Supplementary Instruction (IS).” During a webinar held by ANAC on 04/18/2023, the authority commented that it intends to initially accept FAA Policy Letters and EASA’s CS MMEL (EASA) for item justification. However, ANAC plans to include its own guidance material in IS later. Embraer considers it important to seek harmonization among the three authorities. It is known that there are some conceptual differences between the FAA and EASA regarding MMEL item approval. Embraer believes that in these cases, ANAC should, after consulting with the industry, define its guidance material, but always seeking alignment with EASA or FAA whenever possible. This effort tends to increase harmonization among the three authorities, thereby mitigating the need for rework in validations by both the applicant and the authorities.	
Analysis result: the contribution was partially accepted.	
Analysis: ANAC agrees with the argument that it is necessary to seek as much harmonization as possible. In fact, the Agency’s Strategic Objective “OE8 – Enhance international action for the alignment of standards and best practices in the sector” in its Strategic Plan 2020-2026 provides: <i>“Civil aviation is an activity of an international nature, and its development requires integration and mutual trust among countries. One of the characteristics of the sector is the high degree of international standardization of its norms and procedures. Thus, it is important that ANAC can prioritize and focus its efforts on discussions of topics relevant to Brazilian civil aviation, staying updated on the best practices and influencing international decisions through active participation in groups, forums, and thematic panels about the sector.”</i> Thus, ANAC will always stay updated on best practices and seek to influence international decisions, actively participating in discussions that will result in new norms, whenever possible aligned among the main civil aviation authorities. However, ANAC cannot refrain from adopting a different position from the FAA and EASA when necessary. Even if there are exceptions, when it is justified that a technical position needs to diverge among those authorities, ANAC must exercise its legal competence to regulate the sector in a way considered most appropriate to the Brazilian reality.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 25	
Identification	
Contribution Author: Alexandre Juliano Bianchi Category: Type certificate holder or applicant Institution: Embraer SA – Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 07.689.002/0001-89	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5a-I(e)(1) Type of Contribution: Clarification Attached file: None
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Embraer believes it is necessary to clarify how to determine if "changes do not adversely affect the approved MMEL". It is suggested that criteria similar to those described in "GM No 2 to 21.A.93(b)(1)(iii) Interaction of changes to the type design and changes to the master minimum equipment list (MMEL)" are adopted, as described below: "It may be assumed that a change to the type design requires a change to the MMEL if any of the following conditions are met: (a) the change affects an existing MMEL item in a more restrictive manner: there is a change to equipment, system or function linked to an MMEL item, or a change to the operational limitations and procedures linked to an MMEL item; (b) the change invalidates the assumptions used to justify an existing MMEL item, and requires a more restrictive MMEL item; and I the change invalidates any dispatch conditions of the MMEL. Examples of the above three conditions, where no change to the MMEL is required: (a) introduction of new equipment, system or function in the type design; (b) the change has no adverse impact on the qualitative and quantitative assessment used to justify an MMEL item; al(c) the dispatch conditions do not need to be more restrictive if the current intent of (o) or (m) procedures (as referred to in CS MMEL.125) is not impacted."	
Justification: The concept of a design change affecting the MMEL can be easily confused with the need for aircraft dispatch in the event of equipment failure. Approving a new system on the aircraft, for example, does not necessarily require a revision of the approved MMEL for safety reasons. However, the type certificate holder tends to propose an MMEL revision in order not to impair the aircraft's dispatchability. Thus, MMEL approval is not necessarily a requirement for approval of the design change. Embraer considers that the aforementioned excerpt from "GM No 2 to 21.A.93(b)(1)(iii)" addresses these points and is already used in practice with ANAC for design changes of Embraer aircraft.	
Analysis result: the contribution was responded to for clarification.	
Analysis: Details on how to determine the impact of changes to the MMEL will be contained in the respective Supplementary Instruction (IS). The suggestion to adopt the EASA <i>Guidance Material</i> will be considered during the preparation of the IS.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION NO. 26	
Identification	
Contribution Author: Marcus Vinicius Ramalho de Oliveira Category: Others: Association Institution: Aerospace Industries Association of Brazil -AIAB - Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 96.491.873/0001-13	Document: Regulatory Impact Assessment Report (AIR) Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: General Type of Contribution: Change Attached file: Contr. 26 - Anexo 1 - Carta-AIAB-009-2023-ANAC-Assinada.pdf
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: As detailed in the attachment, AIAB suggests that ANAC broadly rediscuss the proposal with its regulated entities, with the aim of creating a new alternative in which, even on a voluntary basis, the results of the Operational Evaluation and MMEL are incorporated into the Type Certificate.	
Justification: As detailed in the attachment, the proposal requires further discussion with regulated entities and, at a minimum, requires that the results of the Operational Evaluation and MMEL be incorporated into the Type Certificate, as such change would minimize the lack of parity faced by the national industry, reducing the burden of validating Brazilian designs abroad.	
Analysis result: the contribution was partially accepted.	
Analysis: <i>English version note: Attached file “Contr. 26 - Anexo 1 - Carta-AIAB-009-2023-ANAC-Assinada.pdf” was not translated into English. Submitted justification is summarized below and should be sufficient for non-Portuguese readers to understand the original contribution.</i> Below are AIAB's claims and ANAC's individual analysis:	
AIAB argument	ANAC analysis
For years, there has been no parity in the treatment between foreign and Brazilian applicants regarding MMEL and Operational Evaluation, with automatic recognition of foreign applicant data and the need for multiple approvals of data prepared by Brazilian applicants;	The lack of parity in treatment between national and foreign applicants is one of the problems identified in the Regulatory Impact Assessment phase. However, ANAC disagrees that the result of the operational evaluation of foreign applicants is always automatically used in Brazil, given that the specification of common type ratings among one or more models or variants only occurs through a process involving ANAC.
The proposal presented does not even mitigate the identified lack of parity;	ANAC disagrees with this argument. Alternative A4 addressed the problems identified, including the lack of parity, although in a different way than in alternative A2. For example, the lack of a clear regulation about MMEL is one of the reasons that prevents any recognition of ANAC's system by foreign civil aviation authorities, being that the first step. Regarding the operational evaluation, there are initiatives under the International Operational Evaluation Practices Board (IOEPB) seeking strategies for validation of results among authorities, which today either does not occur or occurs very marginally.

These concerns could have been addressed if there had been a Mixed Study Group to discuss the proposal, as previously proposed by the industry;	ANAC understands that such a group is not necessary, emphasizing that it has adopted other forms of social participation, such as participative meetings, dedicated meetings, and webinars.
Throughout the Regulatory Impact Assessment (RIA), alternative A2 was marginally ahead of the others, but alternative A4 was chosen using only criteria related to ANAC's workload and the impact on the validation process of foreign STCs;	ANAC disagrees with the claim that only criteria related to foreign Supplemental Type Certificates (STCs) and ANAC's workload were used. The comparison of alternatives was conducted through a multicriteria analysis, performed primarily qualitatively and quantifying the position of each alternative in each criterion, as well as the weight of each criterion, as a way to facilitate comparison. These "scores" cannot be used indiscriminately, but should serve as guides for further comparison of the alternatives considered most appropriate. Thus, the critical aspects related to ANAC's workload and foreign STCs were not the only criteria used but are part of a much broader analysis of the four criteria used (Operational Safety, Cost to Brazilian Regulated Entities, Cost to Foreign Regulated Entities, and ANAC Cost).
The increased workload in validations would not necessarily be a fact, as it would be a determination of ANAC itself;	Even though ANAC may choose its level of involvement in more complex validations, in the case of FAA-issued STC, validations are classified as " <i>Basic</i> " and " <i>Non-basic</i> ", where the validating authority has minimal involvement in the " <i>Basic</i> " case. If we were to create requirements that do not exist in the State of design, a significant number of STCs currently classified as " <i>Basic</i> " would be reclassified as " <i>Non-basic</i> ", increasing ANAC's workload in a non-discretionary way.
The voluntary nature of the Type Design Data Relevant to the Operational Context in alternative A4 could be maintained even with the data being part of the type certificate; and	ANAC agrees with this argument and revised the proposed changes in RBAC considering this contribution.
ANAC should broadly rediscuss the proposal with its regulated entities, in order to create a new alternative in which the results of the Operational Evaluation and MMEL are incorporated into the Type Certificate.	As a result of this Public Consultation, the proposals for amendment of RBAC were reviewed, but no need to discuss such implementation with the regulated sector was identified, as it concerns only form, since the merit has already been discussed as part of the Public Consultation.
It is concluded that ANAC partially agrees with the arguments presented, having reviewed the changes proposed in RBAC so that the now titled Operational Suitability Data (OSD) are included in the type certificate, preserving its voluntary nature. This implementation is presented in detail in the analysis of contribution No. 22. Items changed in the proposal: See analysis of contribution No. 22.	

CONTRIBUTION No. 27	
Identification	
Contribution Author: José Ricardo Agostinho Category: Type certificate holder or applicant Institution: EVE Urban Air Mobility Solutions – Brazilian National Register of Legal Entities No. - CNPJ: 42.128.214/0001-98	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: General comment for public consultation 03/2023 Type of Contribution: Others: General Comment Attached file: Contr. 27 - Anexo 1 - EVE-0013-2023.pdf
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: EVE recognizes ANAC's efforts to address this industry demand, but believes that the proposal falls short of the industry's needs. With this, it is understood that a debate is necessary in the evolution of the proposed topic. If this is not possible, EVE fully supports Embraer SA's suggestions for this public consultation.	
Justification: The proposal does not reduce the lack of parity with which the operational evaluation carried out by ANAC is treated within the scope of the validation process by foreign authorities.	
Analysis result: the contribution was partially accepted.	
Analysis: <i>English version note: Attached file “Contr. 27 - Anexo 1 - EVE-0013-2023.pdf” was not translated into English. Submitted justification is summarized below and should be sufficient for non-Portuguese readers to understand the original contribution.</i> In its contribution, the company claims that the proposal presented falls short of the industry's needs and that it does not reduce the lack of equality, which is even more worrying for new entrants into the market. It proposes a broader discussion of the proposal and suggests that, if this is not possible, that the operational evaluation data be part of the type certificate, fully supporting the suggestions sent by Embraer S.A. ANAC partially agrees with the arguments presented. Aspects of parity are addressed in the analysis of contributions No. 22 and 26. As for holding a broader debate, as described in contribution No. 26, ANAC considers it not necessary. Finally, ANAC reviewed the changes proposed in RBAC so that the now titled Operational Suitability Data (OSD) are included in the type certificate, preserving its voluntary nature. This implementation is presented in detail in the analysis of contribution No. 22. Items changed in the proposal: See analysis of contribution No. 22.	

CONTRIBUTION No. 28	
Identification	
Contribution Author: Undisclosed at company request Category: Type certificate holder or applicant Institution: The Boeing Company - Foreign legal entity	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5a-I from RBAC 21 Type of Contribution: Clarification Attached file: Contr. 28 - Anexo 1 - W-ESMC-REG-23-MT-22-ANAC-Type-Design-Data.docx
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: The Boeing Company understands the issues identified in the ANAC's Regulatory Impact Assessment Report (AIR), and supports the proposed regulation. Recognizing that a sound regulatory framework is essential, Boeing agrees with the proposal of a new Supplemental Instruction (IS) for MMEL development, and is interested in participating in its development to further define the various possible forms that an "Approved MMEL" can take. Of particular interest is to understand how ANAC's approval will be conveyed to foreign MMELs that do not require an additional Brazilian supplement, which does not address the issue raised in item 6 of section 3.2.3 of the AIR, as well as those complemented by an ANAC supplement. In the case of the MMELs not requiring a supplement, we look forward to understanding how the expectation of the type certificate holder's ownership of the document will be considered. The other prime interest in the implementation of this proposal will be in the Supplementary Instruction (IS) to be developed for the justification of the MMEL items, and how similar that will be to existing FAA and EASA regulations and guidance. As we learn more from the IS development, Boeing will also look to explore the potential benefit of voluntary compliance in advance of the regulatory requirements. The Boeing Company looks forward to working with ANAC on this important initiative.	
Justification: Understand how ANAC's approval will be conveyed to foreign MMELs that do not require an additional Brazilian supplement, which does not address the issue raised in item 6 of section 3.2.3 of the AIR, as well as those complemented by an ANAC supplement. In the case of the MMELs not requiring a supplement, we look forward to understanding how the expectation of the type certificate holder's ownership of the document will be considered.	
Analysis result: the contribution was responded to for clarification.	
Analysis: Regarding the interest in participating in the development of the IS on MMEL and the details on the concept of an approved MMEL, ANAC will take the demand into consideration when defining social participation for said IS. Regarding the approval of foreign MMELs that do not have a Brazilian supplement and the failure to address the problem in item 6 of section 3.2.3 of the Regulatory Impact Assessment (RIA), it is important to clarify the following. For clarity, the excerpt from the AIR report is transcribed below: “3.2.3 The identified problems are detailed below, as numbered in red for each element of the tree: (...) 6. Some reliefs involve "non-compliance" with design RBACs, without exemption or ELOS (MMEL): The design RBAC foresee safety objectives, whose compliance is achieved through safety assessments, including, for example, fault tree analysis, functional hazard assessment, among many others. Certain reliefs allowed in MMEL make it such that, during operation with certain inoperative equipment or function, safety layers can be removed, momentarily increasing the probability of certain events to occur at a level that would not comply with the design safety objectives. However, such reliefs make sense given the provisional nature of the operation with that relief, whose "extrapolation" of the probability of occurrence is compensated, on average, by the excess in safety achieved by the design of the aircraft as a whole, or by the set of its fleet in operation. It can be said, therefore, that in practice the approval of the MMEL containing such reliefs is equivalent to the issuance of an Equivalent Level of Safety (ELOS), or in last instance an exemption from requirement. However, there is a lack of regulatory provision to legally secure this practice, as pointed out in item 21 further ahead.	

(...)”

The reported problem refers to the lack of a solid regulatory basis to allow certain reliefs in MMEL to exceed, momentarily and temporarily, design criteria. This problem was addressed through the requirement of §21.61-I(e)(1), equivalent to §21.5a-I(a) of the draft RBAC 21 submitted for Public Consultation:

“(1) The MMEL shall ensure that an acceptable level of safety, *as intended by the applicable requirements*, is maintained when the aircraft is operated with inoperative items, taking into account the following factors:

(...)”

The term “as intended by the applicable requirements” addresses precisely the problem identified, strengthening the regulatory basis for the form of approval of items in the MMEL already used today.

In the validation of foreign type certificates, as it already occurs for the various design requirements, equivalence between Brazilian requirements and those of the aircraft's State of design will also be considered for the MMEL, including the criteria for the technical justifications of the MMEL. The need for a Brazilian supplement to the MMEL will depend on differences in requirements or criteria for including items in the MMEL between the certifying (State of design) and validating (ANAC) authorities.

Regarding the ownership of the MMEL, ANAC considered both the scenario in which the type certificate holder is the holder of the MMEL, as well as the case where the MMEL is a document issued by the civil aviation authority. If there is a Brazilian supplement to the MMEL, it will be owned by the type certificate holder, regardless of the form of issuance of the main MMEL of the aircraft in the State of design. These aspects will be detailed in IS.

Items changed in the proposal:

N/A

CONTRIBUTION No. 29	
Identification	
Contribution Author: Undisclosed at company request Category: Type certificate holder or applicant Institution: The Boeing Company - Foreign legal entity	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5a-I Type of Contribution: Clarification Attached file: Contr. 29 - Anexo 1 - W-ESMC-REG-23-MT-22-ANAC-Type-Design-Data.docx
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: The Boeing Company appreciates the opportunity to review and provide comments on ANAC (Brazil) Public Consultation No. 03/2023: Amendment proposals for RBAC No. 01, 21 and 61 related to the theme “Type Design Data with Relevant Effects to the Operational Context” of the Regulatory Agenda. The Boeing Company understands the issues identified in the ANAC’s Regulatory Impact Assessment Report (AIR), and supports the proposed regulation. Recognizing that a sound regulatory framework is essential, Boeing agrees with the proposal of a new Supplemental Instruction (IS) for MMEL development, and is interested in participating in its development to further define the various possible forms that an “Approved MMEL” can take.	
Justification: Of particular interest is to understand how ANAC’s approval will be conveyed to foreign MMELs that do not require an additional Brazilian supplement, which does not address the issue raised in item 6 of section 3.2.3 of the AIR, as well as those complemented by an ANAC supplement. In the case of the MMELs not requiring a supplement, we look forward to understanding how the expectation of the type certificate holder’s ownership of the document will be considered. The other prime interest in the implementation of this proposal will be in the Supplementary Instruction (IS) to be developed for the justification of the MMEL items, and how similar that will be to existing FAA and EASA regulations and guidance. As we learn more from the IS development, Boeing will also look to explore the potential benefit of voluntary compliance in advance of the regulatory requirements. The Boeing Company looks forward to working with ANAC on this important initiative.	
Analysis result: the contribution is duplicated and was not considered.	
Analysis: This contribution is duplicate to contribution no. 28.	
Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 30	
Identification	
Contribution Authors: ALEXANDRE GHEVENTER, MAURO RODRIGUES SANJAD and ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA RIBEIRO Category: Others: Public Body Institution: Ministry of Finance - Secretariat of Economic Reforms - Undersecretariat of Regulation and Competition	Document: All Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: General Type of Contribution: Clarification Attached file: Contr. 30 - Anexo 1 - Contribuição Ministério da Fazenda - SEI 00058.030573-2023-05.pdf
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Contribution received through SEI LETTER No. 16733/2023/MF in process 00058.030573/2023-05. A copy of that process was included in this normative process, as attached.	
Justification: As attachment.	
Analysis result: the contribution was responded to for clarification.	
Analysis: <i>English version note: Attached file “Contr. 30 - Anexo 1 - Contribuição Ministério da Fazenda - SEI 00058.030573-2023-05.pdf” was not translated into English. It contains legal issues which does not affect the results of this Public Consultation.</i> In short, the contribution assessed competition and regulatory aspects of the proposed rule changes, in accordance with the competencies established by art. 19 of Law No. 12,529, of 2011, and by art. 119 of Decree No. 9,745, of 2019. After analysis, that body did not observe elements that characterized competition restriction or unjustified regulatory burden. Therefore, no points for improvement of the proposal were identified. ANAC thanks that body for the contribution and remains at disposal for any additional clarifications. Items changed in the proposal: N/A	

CONTRIBUTION No. 31	
Identification	
Contribution Author: Rodrigo Hirayama Category: Public servant Institution: ANAC	Document: RBAC 21 Excerpt to discuss or unforeseen aspect that is proposed to be addressed: 21.5a-I(d) Contribution Type: Change Attached file: Contr. 31 - Anexo 1 - E-mail Rodrigo Hirayama.pdf
Contribution	
Suggested text for change or inclusion: Contribution received as per attachment, whose excerpt reads as follows: “I followed the Webnário about public consultation 3. And I would like to have the following discussion the requirement <u>21.5a-I Master Minimum Equipment List (MMEL)</u> <i>(d) The holder of or applicant to a type certificate for an airplane <u>having one or more turbine engines</u> or for a large rotorcraft, whose application for the model has been submitted after [date of publication on the Official Journal + 6 months], shall have an approved MMEL before the issuance of a Brazilian standard certificate of airworthiness to the affected aircraft.</i> (...) Reading the draft, I understood that the aim of the requirement is that only complex aircraft need an MMEL. The mechanism used to distinguish a complex aircraft from a simple one was the type of engine. However, today there are smaller aircraft with advanced embedded technology that use piston/compression engines. Therefore, considering only the type of engine, it might not be the best approach. The requirement also would not address an electric propulsion system. Such systems would be excluded from complying with the need for an MMEL. I suggest using the term 'complex airplanes' and detail the criteria in the Supplementary Instruction (IS) to determine which aircraft would be covered by this requirement. (...)	
Justification: As per attachment.	
Analysis result: the contribution was partially accepted.	
Analysis: <i>English version note: Attached file “Contr. 31 - Anexo 1 - E-mail Rodrigo Hirayama.pdf” was not fully translated into English. Its relevant content has already been translated into the “contribution field” of this report.</i> ANAC partially agrees with the argument presented. Indeed, the complexity of aircraft is increasingly less related to their engine type and more to the technologies used. On the other hand, it was not deemed appropriate to introduce a definition of "complex aircraft" with details in IS, because: (1) It is necessary that the mandatory criterion is contained in RBAC, as IS cannot be used to create requirements; and (2) EASA, which used the concept of "complex motor-powered aircraft" abolished this concept, according to Article 140, point 2, of Regulation (EU) 2018/1139 (Basic Regulation).	

Recapping the motivation for the text submitted for Public Consultation, the need for an MMEL arises essentially from the need for a Minimum Equipment List (MEL), prepared by the operator and approved by the civil aviation authority of the State of operation. In this sense, the text submitted for public consultation was drafted with the intention of requiring an MMEL only for aircraft whose operation with inoperative items could only occur with an MEL approved according to the rules of RBAC 91. Operation without an approved MEL is allowed, under RBAC 91, in operations conducted according to §91.213(d)(1):

“91.213 Inoperative instruments and equipment.

(d) Except for operations conducted in accordance with paragraph (a) or (c) of this section, a person may takeoff an aircraft in operations conducted under this Regulation with inoperative instruments and equipment without an MEL approved by ANAC provided:

(1) the flight operation is conducted in a:

(i) Rotorcraft, reciprocating-engine powered aircraft, glider, lighter-than-air aircraft, powered parachute or weight-shift-control aircraft, for which a Master Minimum Equipment List (MMEL) has not been developed; or

(ii) small rotorcraft, small reciprocating-engine powered airplane, lighter-than-air aircraft, primary category aircraft, glider or lighter-than-air aircraft for which a MMEL has been developed;

(...)”

For the development of the rule on the mandatory nature of an MMEL, it does not fit to foresee the cases listed of aircraft that do not have an MMEL, thus §91.213(d)(1)(i) was disregarded in the drafting. Consequently, the text of §21.5a-I(d) of the draft RBAC 21 submitted for Public Consultation had the criterion based on aircraft not covered in §91.213(d)(1)(ii). In light of the received contribution, it is observed that airplanes with electric engines, for example, do not fall into the possibility of operating without an MEL approved according to RBAC 91, yet, were excluded from the mandatory nature of an MMEL in the rules of the draft RBAC 21 submitted to Public Consultation.

Thus, the text submitted for public consultation was rewritten, replicating the aircraft covered in §91.213(d)(1)(ii) in the form of an exception to the mandatory nature of MMEL. Primary category aircraft were not included in the new text because they operate only with a special airworthiness certificate and, consequently, were automatically excluded from the mandatory nature of MMEL, as follows:

“21.61-I Operational Suitability Data

(...)

(e) *Master Minimum Equipment List (MMEL)*

(...)

(3) Except for small rotorcraft, small reciprocating-engine powered airplanes, gliders and lighter-than-air aircraft, ~~The holder of or applicant to a type certificate for an airplane aircraft having one or more turbine engines or for a large rotorcraft, whose application for the model has been submitted after January 1st, 2025 [date of publication on the Official Journal + 6 months], shall have include an approved MMEL before the issuance of the first a Brazilian~~ standard certificate of airworthiness to the affected aircraft.”

The text above also incorporates changes resulting from the analysis of contributions No. 20, 22, 26 and 27 of this Public Consultation.

Items changed in the proposal:

RBAC 21, §21.61-I(e)(3), corresponding to § 21.5a-I(d) of the draft submitted to Public Consultation.

Contr. 5 e 6 - Anexo 1 - CP-03.2023-RBAC-1,21-E-61.pdf



**ILUSTRÍSSIMO SENHOR DIRETOR PRESIDENTE – JULIANO ALCÂNTARA
NOMAN – E SUPERINTENDÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO DE SERVIÇOS
AÉREOS – SAS – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC**

Processo nº 00066.004388/2020-13

Assunto: Consulta Pública nº 03/2023

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 9º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por suas procuradoras, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar suas **CONTRIBUIÇÕES** ao presente processo de consulta pública.

Trata-se de processo de consulta pública instaurado por esta I. Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC") com a proposta de emendas ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil ("RBAC") nº 01, 21 e 61.

Tais emendas têm como escopo a Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (*Master Minimum Equipment List* – MMEL) e aos critérios de proficiência de pilotos para habilitação, com propostas de melhorias visando atenuar os problemas identificados por essa I. Agência.

A respeito das definições de MEL e MMEL propostas no RBAC nº 01, a AZUL está de acordo com a necessidade das definições, entretanto sugere que elas sejam redigidas com foco na clareza para possibilitar fácil compreensão por todos os operadores.

Além disso, recomenda-se a previsão de treinamentos em simulador e em rota para habilitações "tipo" que não possuam Centro de Treinamento aprovado ou reconhecido pela ANAC, visando assegurar a segurança para as licenças desses equipamentos.

A AZUL espera que a ANAC considere o exposto em sua sugestão, bem como permanece à disposição desta I. Agência para mais esclarecimentos.

De Barueri/SP para Brasília/DF, 15 de Maio de 2023.



Verônica Bockmann Galvão Silva
OAB/SP nº 441.000

**Contr. 5 e 6 - Anexo 2 - 04-Master-Jurdico-ASA-ALAB-IntelAzul-ATS-
RITMJ0022339-Societrio-docx-D4Sign-(002).pdf**

PROCURAÇÃO

OUTORGANTES:

(i) **AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.**, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.296.295/0001-60, com sede na Avenida Marcos Pentead de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Torre Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Bairro Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo; e (ii) **ATS VIAGENS E TURISMO LTDA.**, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 26.203.213/0001-04, com sede no endereço supramencionado, conjunto 1002, assim como todas as suas respectivas filiais, neste ato representadas por seu Diretor-Presidente, o Sr. **ABHI MANOJ SHAH**, norte-americano, [REDACTED] engenheiro aeroespacial, portador da cédula de identidade RNE nº [REDACTED] com passaporte americano sob o nº [REDACTED] inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 420.638 [REDACTED], nomeia e constitui seus bastantes procuradores os seguintes:

OUTORGADOS:

1. **ALANA CRISTINA SACHI**, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 290.991 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 924.638 [REDACTED]
2. **ALESSANDRA LEONARDI DE AZEVEDO SOUZA**, [REDACTED] advogada inscrita na OAB/SP sob o nº 292.549 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 541.008 [REDACTED]
3. **ALINE DE OLIVEIRA GUEDES**, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 396.192, inscrita no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 150.916 [REDACTED]
4. **ANDREA LOPES DE CAMPOS ARVELOS**, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 243.161 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 640.738 [REDACTED]
5. **BIANCA VENTURINI SIMÕES**, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 422.288 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 103.358 [REDACTED]
6. **DANIEL ALVES DE OLIVEIRA**, [REDACTED] advogado, inscrito na OAB/SP sob o nº 247.417 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 082.698 [REDACTED]
7. **GIOVANA GAGLIAZZO VALENTE**, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 432.657 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 729.048 [REDACTED]
8. **GUILHERME LUÍS BITTENCOURT BEBBER**, [REDACTED] advogado, inscrito na OAB/SP sob o nº 393.703 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 410.418 [REDACTED]
9. **GUSTAVO SGARBI MACHIAVELI**, [REDACTED] advogado, inscrito na OAB/SP sob o nº 393.288 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 321.538 [REDACTED]

10. JOANNA CAMET PORTELLA, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 207.075 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 257.168 [REDACTED]
11. JONATHAN DE ALMEIDA LANDUCCI, [REDACTED] advogado, inscrito na OAB/SP sob o nº 330.759 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 173.088 [REDACTED]
12. JOSÉ WALTER CABRAL MATOS NETO, [REDACTED] advogado, inscrito na OAB/SP sob o nº 422.765 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 521.616 [REDACTED]
13. NAYARA CLEMPES DE SOUZA, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 482.044 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 517.638 [REDACTED]
14. PRISCILLA CABRAL PEREIRA, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 300.835 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 347.738 [REDACTED]
15. RENATA RODRIGUES, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 414.791 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 346.718 [REDACTED]
16. THIAGO DA CRUZ PITÃO, [REDACTED] advogado, inscrito na OAB/SP sob o nº 445.966 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 044.258 [REDACTED] e
17. VERÔNICA BOCKMANN GALVÃO SILVA, [REDACTED] advogada, inscrita na OAB/SP sob o nº 441.000 e no CPF/ME sob o nº [REDACTED] 593.128 [REDACTED]

Todos com nacionalidade brasileira e com endereço comercial na sede supramencionada;

Aos quais são conferidos **PODERES ESPECÍFICOS** para que representem as **OUTORGANTES**, em conjunto ou isoladamente, e independentemente da ordem de nomeação, em Juízo ou fora dele, outorgando-lhes os poderes da cláusula “ad judícia” e “ad judícia et extra”, perante qualquer foro, Juízo ou Tribunal, bem como órgãos administrativos, nos âmbitos federal, estadual e municipal, tais como a Receita Federal do Brasil, Secretarias da Fazenda, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Ministério do Trabalho e Emprego, Superintendências Regionais do Trabalho e Emprego, Ministério Público, Ministérios Público do Trabalho, Órgãos de Proteção ao Consumidor, Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), DETRANS, CIRETRANS, entre outros, em todo o território nacional, podendo promover contra quem de direito as ações e medidas competentes, defender nas contrárias, receber citações, notificações, intimações judiciais e extrajudiciais, apresentar, atualizar, retificar, ratificar ou requerer informações, prestar compromissos e declarações, transigir, desistir, renunciar, receber e dar quitação, fazer acordos, representar cada uma das **OUTORGANTES** em atos extrajudiciais, nomear prepostos, apresentar requerimentos, praticar, enfim, todos os atos necessários ao fiel cumprimento deste mandato.

Cada um dos **OUTORGADOS** ora nomeados se responsabiliza, sob as penas da Lei, por estar regularmente habilitado e totalmente capacitado ao exercício de suas atividades e dos poderes que ora lhe são outorgados, respondendo civil, administrativa e criminalmente por todos os

atos que vier a praticar por força do presente mandato, assim como responderá por quaisquer omissões intencionais e indevidas, devendo ainda, exercer com zelo, ética, responsabilidade e competência todos os poderes que lhes são conferidos e que são necessários ao bom e fiel cumprimento deste mandato, podendo inclusive substabelecer, desde que observado o compromisso supra, com ou sem reserva de poderes, sempre no melhor interesse das **OUTORGANTES**.

O presente mandato é válido até a data de **08 de janeiro de 2024**, ficando automaticamente revogado na hipótese de extinção ou término do vínculo existente direta ou indiretamente entre cada um dos **OUTORGADOS** e as **OUTORGANTES**, conforme aplicável.

Este instrumento de mandato será formalizado em versão única, por meio de certificado digital emitido pela ICP-Brasil, nos termos da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, para que produza os devidos efeitos de direito.

Barueri/SP, 09 de janeiro de 2023.



AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
ATS VIAGENS E TURISMO LTDA.
Por: Abhi Manoj Shah

[Assinatura digital ICP-Brasil na página seguinte.]

04 Master Jurídico ASA ALAB IntelAzul ATS RITMJ0022339

Societário docx

Código do documento

Assinaturas



ABHI MANOJ SHAH

Certificado Digital

Assinou

Eventos do documento

09 Jan 2023, 17:27:51

Documento

criado por ELAINE CRISTINA SILVA DE SOUZA

. Email

DATE_ATOM: 2023-01-09T17:27:51-03:00

09 Jan 2023, 17:29:02

Assinaturas **iniciadas** por ELAINE CRISTINA SILVA DE SOUZA

. Email:

DATE_ATOM: 2023-01-09T17:29:02-03:00

09 Jan 2023, 17:37:47

ASSINATURA COM CERTIFICADO DIGITAL ICP-BRASIL - ABHI MANOJ SHAH

Assinou Email:

IP:

Dados do Certificado:

C=BR,O=ICP-Brasil,OU=AC SOLUTI v5,OU=AC SOLUTI Multipla v5,OU=A1,CN=ABHI MANOJ SHAH

DATE_ATOM: 2023-01-09T17:37:47-03:00

Hash do documento original

(SHA256):34485b058b50dd10ddb3388b1b2330ce2109638aac046d80b1350aa0644ba035

(SHA512):066d0e55f9d49ac2cc223516735f3227c1a41d30a1ce91f00723b525977c7162f077a571b534123d7e7c3b1d9e61bc5d7c09c65a3ffa31c103c32d49c680aa90

Esse log pertence **única e exclusivamente** aos documentos de HASH acima

Esse documento está assinado e certificado pela D4Sign

**Contr. 5 e 6 - Anexo 3 - 05.10.2022-AGE-ALAB-Eleição-Abhi-
Diretoria-Termos-de-Posse-Consolidação-do-ES-Ass.pdf**



AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534



**ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
REALIZADA EM 05 DE OUTUBRO DE 2022**

1. Data, Hora e Local: Realizada em 05 de outubro de 2022, às 11:00 horas, na sede social da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Companhia"), localizada na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil.

2. Convocação e Presença: Convocação dispensada, nos termos do artigo 124, §4º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada ("Lei das S.A.") devido à presença dos acionistas representando a totalidade do capital social votante da Companhia, conforme assinaturas constantes do Livro de Registro de Presença de Acionistas da Companhia.

3. Mesa: Assumiu a Presidência da Mesa o Sr. Antonio Flávio Torres Martins Costa, que convidou a mim, Joanna Camet Portella, para secretariar os trabalhos.

4. Ordem do Dia: Deliberar sobre: (i) a renúncia e eleição de membro da Diretoria da Companhia; (ii) a unificação dos mandatos dos membros da Diretoria da Companhia; e (iii) a consolidação do Estatuto Social da Companhia.

5. Deliberações: Instalada a Assembleia, após exame e discussão das matérias constantes da Ordem do Dia, os acionistas aprovaram, por unanimidade e sem quaisquer ressalvas e/ou restrições, o quanto segue:

5.1. A lavratura da presente ata na forma de sumário, nos termos do parágrafo 1º do artigo 130 da Lei das S.A.

5.2. A aceitação do pedido de renúncia apresentado pelo Sr. **John Peter Rodgerson**, norte-americano, [REDACTED], administrador, portador da cédula de identidade (RNE) nº [REDACTED], inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED].337.188-[REDACTED], com endereço comercial na sede da Companhia, ao cargo de Diretor-Presidente da Companhia, conforme carta de renúncia constante do **Anexo I** à presente ata, agradecendo a este pelos relevantes serviços prestados à Companhia durante o período em que ocupou o cargo de Diretor-Presidente e outorgando-lhe plena, rasa, geral, irrevogável e irretratável quitação por todos os atos praticados no exercício de suas funções.

5.3. Em virtude da renúncia acima, aprovaram a eleição do Sr. **Abhi Manoj Shah**, norte-americano, [REDACTED], engenheiro aeroespacial, portador da cédula de identidade RNE nº [REDACTED], inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED].420.638-[REDACTED], com passaporte americano sob o nº [REDACTED], e com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Torre Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Bairro

Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, ao cargo de **Diretor-Presidente** da Companhia, com um mandato unificado de 3 (três) anos a contar da presente data, nos termos do Artigo 11 do Estatuto Social da Companhia, sendo este empossado, nesta data, mediante a assinatura do respectivo Termo de Posse constante do **Anexo II**, nos termos da lei aplicável, e que se encontra lavrado em livro próprio, arquivado na sede da Companhia.

5.4. Ato contínuo, aprovaram a ratificação da eleição do Sr. **Antonio Flávio Torres Martins Costa**, brasileiro, [REDACTED], engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº [REDACTED], com passaporte brasileiro [REDACTED], inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED].134.197 [REDACTED], com endereço comercial na sede da Companhia, ao cargo de **Diretor de Operações e Manutenção** da Companhia, com mandato unificado de 3 (três) anos a contar da presente data, nos termos do Artigo 11 do Estatuto Social da Companhia, sendo este empossado, nesta data, mediante a assinatura do respectivo Termo de Posse constante do **Anexo III**, nos termos da lei aplicável, e que se encontra lavrado em livro próprio, arquivado na sede da Companhia.

5.5. Ainda, aprovaram a consolidação do Estatuto Social da Companhia, incluindo ajustes meramente formais, de modo que passe a vigorar nos termos do **Anexo IV** à presente ata, sendo arquivado na sede social da Companhia e na Junta Comercial do Estado de São Paulo e publicado na forma da lei.

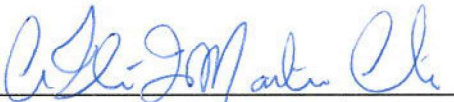
5.6. Por fim, os acionistas resolvem autorizar a Diretoria da Companhia a tomar todas as providências necessárias para a implementação das deliberações supra.

6. **Encerramento:** Nada mais havendo a ser tratado e inexistindo qualquer outra manifestação, foram os trabalhos suspensos pelo tempo necessário à lavratura da presente ata que, lida e achada conforme, foi aprovada e assinada pela Mesa e pelos Acionistas Presentes.

A presente ata é cópia fiel da original lavrada em livro próprio.

Barueri/SP, 05 de outubro de 2022.

Mesa:


Antonio Flávio Torres Martins Costa
Presidente


Joanna Camet Portella
Secretária



AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534

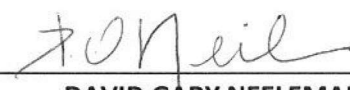
ACIONISTAS PRESENTES

À ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA DA COMPANHIA
REALIZADA EM 05 DE OUTUBRO DE 2022

ACIONISTAS	AÇÕES ORDINÁRIAS	%
AZUL S.A. , sociedade por ações de capital aberto, com sede na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Bairro Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.305.994/0001-29.	4.798.562.333	100%
DAVID GARY NEELEMAN , brasileiro, portador do RG/RNE nº [REDACTED], inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED].573.731-[REDACTED].	01	0,00%
TOTAL	R\$ 4.798.562.334,00	

Barueri/SP, 05 de outubro de 2022.


AZUL S.A.
Por: John Peter Rodgerson


DAVID GARY NEELEMAN

ANEXO I

**À ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
REALIZADA EM 05 DE OUTUBRO DE 2022**

Barueri/SP, 05 de outubro de 2022.

À

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 939, 9º andar
Torre Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park
CEP 06460-040, Barueri – SP

**Ref.: Apresentação do pedido de Renúncia ao
cargo de Diretor-Presidente da Azul Linhas
Aéreas Brasileiras S.A.**

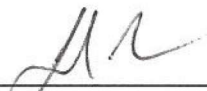
Prezados Senhores,

Eu, **John Peter Rodgerson**, norte-americano, [REDACTED], administrador, portador da cédula de identidade (RNE) nº [REDACTED], inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED].337.188 [REDACTED], com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Torre Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Bairro Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, venho, pela presente, apresentar a Vossas Senhorias o meu pedido de renúncia ao cargo de Diretor-Presidente da **Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.**, sociedade por ações, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.296.295/0001-60, com seus atos constitutivos devidamente arquivados perante a JUCESP sob o NIRE 35.300.359.534 ("Companhia").

Por este instrumento, outorgo à Companhia a mais plena, ampla, irrevogável e irretratável quitação com relação a toda e qualquer obrigação e/ou valor devido em razão do exercício do cargo de Diretor-Presidente, declarando expressamente nada mais ter a receber ou reclamar da Companhia a este respeito a qualquer tempo, em juízo ou fora dele.

Sem mais para o momento e com votos de elevada estima, agradeço a confiança que em mim foi depositada ao longo do mandato ora encerrado.

Cordialmente,



John Peter Rodgerson

ANEXO II

**À ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
REALIZADA EM 05 DE OUTUBRO DE 2022**

**AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534**

TERMO DE POSSE E DESIMPEDIMENTO

Por este instrumento, **ABHI MANOJ SHAH**, norte-americano, [REDACTED], engenheiro aeroespacial, portador da cédula de identidade RNE nº [REDACTED], inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED].420.638 [REDACTED], com passaporte americano sob o nº [REDACTED], e com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, neste ato toma posse do cargo de **Diretor-Presidente** da **Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Companhia")**, sociedade por ações, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.296.295/0001-60, com seus atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo sob o NIRE 35.300.359.534, pelo que assina o presente Termo de Posse e Desimpedimento, declarando atender a todas as condições de elegibilidade previstas nos artigos 146 e 147 da Lei nº 6.404/76, atestando não estar impedido de exercer a administração da Companhia por lei especial, ou em virtude de condenação cuja pena vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos; ou por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato; ou contra a economia popular, contra o sistema financeiro nacional, contra normas de defesa da concorrência, contra as relações de consumo, a fé pública, ou a propriedade.

Para os fins do artigo 149, §2º, da Lei 6.404/76, declara o signatário que receberá eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos à sua gestão no endereço comercial supramencionado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Por ser expressão da verdade, firma-se o presente instrumento.

Barueri/SP, 05 de outubro de 2022.

Abhi Manoj Shah
Diretor-Presidente

ANEXO III

**À ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
REALIZADA EM 05 DE OUTUBRO DE 2022**

**AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534**

TERMO DE POSSE E DESIMPEDIMENTO

Por este instrumento, **Antonio Flávio Torres Martins Costa**, brasileiro, [REDACTED], engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº [REDACTED], com passaporte brasileiro [REDACTED], inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED].134.197 [REDACTED], e com endereço comercial na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, no município de Barueri, Estado de São Paulo, Brasil, neste ato toma posse do cargo de **Diretor de Operações e Manutenção** da **Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.** ("Companhia"), sociedade por ações, com sede no endereço comercial supramencionado, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.296.295/0001-60, com seus atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo sob o NIRE 35.300.359.534, pelo que assina o presente Termo de Posse e Desimpedimento, declarando atender a todas as condições de elegibilidade previstas nos artigos 146 e 147 da Lei nº 6.404/76, atestando não estar impedido de exercer a administração da Companhia por lei especial, ou em virtude de condenação cuja pena vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos; ou por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato; ou contra a economia popular, contra o sistema financeiro nacional, contra normas de defesa da concorrência, contra as relações de consumo, a fé pública, ou a propriedade.

Para os fins do artigo 149, §2º, da Lei 6.404/76, declara o signatário que receberá eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos à sua gestão no endereço comercial supramencionado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Por ser expressão da verdade, firma-se o presente instrumento.

Barueri/SP, 05 de outubro de 2022.



Antonio Flávio Torres Martins Costa
Diretor de Operações e Manutenção

ANEXO IV

**À ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
REALIZADA EM 05 DE OUTUBRO DE 2022**

**AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CNPJ/ME Nº 09.296.295/0001-60
NIRE 35.300.359.534**

ESTATUTO SOCIAL

Capítulo I

Denominação, Duração, Sede e Objeto

Artigo 1º - Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. é uma sociedade por ações, regida pelo disposto no presente Estatuto Social e pelas demais disposições legais aplicáveis.

Artigo 2º - A Companhia possui prazo de duração indeterminado.

Artigo 3º - A Companhia tem sua sede social no município de Barueri, Estado de São Paulo, na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 9º andar, Edifício Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040.

Parágrafo Único: Mediante deliberação da Assembleia Geral, a Companhia poderá abrir ou fechar filiais, agências, escritórios e representações e quaisquer outros estabelecimentos para a realização das atividades da Companhia em qualquer parte do território nacional ou no exterior.

Artigo 4º - A Companhia tem por objeto social: **(a)** a exploração dos serviços de transporte aéreo regular de âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, incluindo o transporte de medicamentos, produtos e insumos farmacêuticos e farmoquímicos, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; **(b)** a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; **(c)** a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves, motores, partes e peças, próprias ou de terceiros; **(d)** a prestação de serviços de hangaragem de aviões; **(e)** a prestação de serviços de atendimento de pátio e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves; **(f)** o desenvolvimento de outras atividades conexas, incidentais, complementares ou relacionadas às atividades anteriores; **(g)** a exploração de atividades de franquia e licenciamento; **(h)** o desenvolvimento de atividade de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de cargas e malas postais; **(i)** a importação de óleo lubrificante acabado para utilização em aeronaves; **(j)** ministrar cursos de segurança da aviação civil e matérias correlatas, nos termos da regulamentação aplicável; **(k)** a exploração dos serviços de correspondente bancário; **(l)** a exploração de serviços combinados de escritório e apoio administrativo; **(m)** a participação direta em outras sociedades; **(n)** a intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários, incluindo plataforma de marketplace; e **(o)** atividades de atenção ambulatorial, incluindo armazenagem e utilização de conjuntos de primeiros socorros.

Capítulo II

Capital Social e Ações

Artigo 5º - O capital social da Companhia, totalmente subscrito e integralizado, é de R\$ 4.798.562.334,00 (quatro bilhões, setecentos e noventa e oito milhões, quinhentos e sessenta e dois mil, trezentos e trinta e quatro reais) dividido em 4.798.562.334 (quatro bilhões, setecentos e noventa e oito milhões, quinhentas e sessenta e duas mil, trezentas e trinta e quatro) ações ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal.

Parágrafo Primeiro - Cada ação ordinária dará direito a 01 (um) voto nas deliberações nas Assembleias Gerais.

Parágrafo Segundo - É vedada a conversão de ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

Capítulo III

Assembleias Gerais

Artigo 6º - As Assembleias Gerais serão convocadas por qualquer Diretor da Companhia ou pelo Conselho Fiscal, nos casos previstos em lei e, ainda, a pedido de qualquer acionista, sendo que o pedido deverá ser acompanhado da descrição dos assuntos a serem tratados na referida Assembleia Geral.

Parágrafo Primeiro - Sem prejuízo das formalidades previstas na legislação aplicável, os acionistas da Companhia deverão ser convocados para as Assembleias Gerais de Acionistas mediante comunicação escrita enviada com, no mínimo, 08 (oito) dias de antecedência da data marcada para sua realização.

Parágrafo Segundo - Será regular a Assembleia Geral a que comparecerem todos os acionistas, independentemente das formalidades legais referentes à convocação.

Parágrafo Terceiro - As atas serão lavradas na forma de sumário dos fatos, salvo decisão em contrário do Presidente da Assembleia, e serão publicadas com omissão das assinaturas dos acionistas.

Artigo 7º - As Assembleias Gerais da Companhia serão ordinárias ou extraordinárias, devendo realizar-se conforme segue:

I - ordinariamente, nos quatro primeiros meses seguintes ao encerramento do exercício social, de acordo com o Artigo 132 da Lei nº 6.404/76; e

II - extraordinariamente, sempre que necessário, quando o interesse social assim o exigir, ou quando as disposições do presente Estatuto Social ou da legislação aplicável exigirem deliberações dos acionistas.

Artigo 8º - Ressalvadas as hipóteses previstas em lei, as deliberações da Assembleia Geral serão tomadas por maioria de votos dos presentes, não se computando os votos em branco.

Capítulo IV

Administração

Artigo 9º - A Companhia será administrada por uma Diretoria constituída de 02 (dois) Diretores, sendo 01 (um) Diretor-Presidente e 01 (um) Diretor de Operações e Manutenção, todos residentes no País, acionistas ou não, eleitos pela Assembleia Geral.

Artigo 10 - Os Diretores da Companhia terão as seguintes atribuições específicas:

I - Ao Diretor-Presidente competirá: **(i)** conduzir os negócios gerais da Companhia, estabelecendo a política comercial, administrativa, financeira e de desenvolvimento; **(ii)** elaborar o orçamento geral da Companhia e planos de expansão; **(iii)** encarregar-se da contratação e demissão de recursos humanos; **(iv)** sugerir os investimentos a serem realizados pela Companhia; **(v)** definir a política de "marketing" e de vendas a ser cumprida pela área comercial; e **(vi)** encarregar-se da gestão do material aeronáutico para as áreas de engenharia e manutenção da Companhia, inclusive dos Relatórios de Confiabilidade, Pontualidade e Regularidade e Comportamento Operacional de Componentes; e

II - Ao Diretor de Operações e Manutenção competirá: **(i)** elaborar e aprovar as Normas e Procedimentos de Operacionais, incluindo o Manual de Operações, de acordo com a legislação em vigor; **(ii)** elaborar o Programa de Treinamento das tripulantes técnicas; **(iii)** dimensionar o efetivo das tripulações, de acordo com a regulamentação em vigor; **(iv)** propor as promoções a comandante; **(v)** planejar e coordenar todos os procedimentos necessários para a implantação de novas rotas; **(vi)** restringir ou mesmo suspender as operações da Companhia, conforme requerido e de acordo com o especificado no RBHA 121; **(vii)** elaborar e aprovar o Plano de Manutenção, o Manual de Manutenção e as Normas e Procedimentos de Manutenção; **(viii)** providenciar a manutenção de aeronaves, motores, hélices, partes, equipamentos e componentes utilizados pela Companhia; e **(ix)** executar os trabalhos de Controle Técnico de Manutenção.

Artigo 11 - Os Diretores serão eleitos para um mandato de 03 (três) anos, e poderão ser reeleitos.

Artigo 12 - Ocorrendo vacância, por qualquer motivo, de qualquer cargo na Diretoria, o respectivo substituto será escolhido pela Assembleia Geral em reunião a ser realizada no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a ocorrência da vacância.

Parágrafo Único: O Diretor designado nos termos deste Artigo exercerá suas funções pelo prazo restante do mandato do Diretor que for substituído.

Artigo 13 - Os Diretores tomarão posse mediante assinatura do respectivo termo no livro das Atas da Diretoria, estando sujeitos aos requisitos, impedimentos, deveres, obrigações e responsabilidades previstos nos Artigos 145 a 158 da Lei nº 6.404/76.

Artigo 14 - Compete à Diretoria a representação da Companhia, a administração dos negócios sociais em geral e a prática, para tanto, de todos os atos necessários ou convenientes, ressalvados aqueles para os quais seja por lei ou pelo presente Estatuto atribuída a competência da Assembleia Geral.

Artigo 15 - A representação da Companhia perante terceiros, em juízo ou fora dele, ativa ou passivamente, compete: **(a)** ao Diretor-Presidente, isoladamente; ou **(b)** a quaisquer 02 (dois) Diretores em conjunto; ou **(c)** a qualquer procurador com poderes especiais, nomeado na forma do Artigo 16.

Parágrafo Único: A Companhia pode, nas assembleias gerais ou reuniões de sócios de sociedade por ela controlada, bem como em atos decorrentes do exercício de poderes constantes de procuração "ad judícia" e perante órgãos de qualquer esfera de governo, ser representada por um único Diretor ou procurador.

Artigo 16 - As procurações serão sempre outorgadas em nome da Companhia: **(a)** pelo Diretor-Presidente; ou **(b)** por quaisquer 02 (dois) Diretores em conjunto; assim como especificarão os poderes conferidos e, com exceção daquelas para fins judiciais, terão um período de validade limitado a 01 (um) ano, observados os limites estipulados pela Assembleia Geral, pelo presente Estatuto e pela lei.

Parágrafo Único: Na ausência de determinação de período de validade nas procurações outorgadas pela Companhia, presumir-se-á que tais procurações vigerão pelo prazo de 01 (um) ano.

Artigo 17 - A Diretoria reunir-se-á quando convocada por qualquer de seus membros, sempre que assim exigirem os negócios sociais, com antecedência mínima de 05 (cinco) dias, e a reunião somente será instalada com a presença da totalidade de seus membros. As deliberações nas reuniões da Diretoria serão tomadas por unanimidade de votos. Cópias das atas das reuniões da Diretoria serão obrigatoriamente encaminhadas a todos os Acionistas da Companhia.

Artigo 18 - Exceto nas hipóteses previstas no Parágrafo Único abaixo ou mediante autorização expressa da Assembleia Geral, são expressamente vedados, sendo nulos e inoperantes com relação à Companhia, os atos de qualquer Diretor, procurador ou funcionário que envolvam a Companhia em obrigações relativas a negócios ou operações estranhas ao objeto da Companhia, tais como fianças, avais, endossos ou quaisquer outras garantias em favor de terceiros.

Parágrafo Único: A Companhia poderá, devidamente representada por qualquer Diretor ou procurador com poderes especiais nomeado na forma do Artigo 16, contratar operações financeiras de derivativos, hedge, swap, abertura de linhas de crédito e outras operações financeiras similares relacionadas a negócios ou operações da Companhia, suas controladas e/ou controladoras, ou outorgar fianças, avais, endossos ou constituir quaisquer garantias em relação a referidas operações em favor da Companhia, suas controladas e/ou controladoras, desde que: **(a)** tenham valor individual inferior ao equivalente em Reais à 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal; ou **(b)** tenham sido expressamente autorizados pela Assembleia Geral.

Capítulo V

Conselho Fiscal

Artigo 19 - A Companhia terá um Conselho Fiscal, não permanente, composto por 03 (três) membros, acionistas ou não, eleitos pela Assembleia Geral que deliberar sua instalação e que fixará sua remuneração, respeitados os limites legais, sendo certo que qualquer acionista

poderá, a qualquer tempo, recorrer a instalação do Conselho Fiscal da Companhia. Quando de seu funcionamento, o Conselho Fiscal terá as atribuições e os poderes conferidos por lei.

Capítulo VI

Exercício Social, Balanço e Lucros

Artigo 20 - O exercício social tem início em 1º de janeiro e termina em 31 de dezembro de cada ano. Ao final de cada exercício social deverá ser preparado um balanço geral, bem como as demais demonstrações financeiras, observadas as disposições legais vigentes e as disposições deste Artigo.

Parágrafo Primeiro - A Companhia distribuirá, como dividendo obrigatório, o mínimo de 0,1% (zero vírgula um por cento) do lucro líquido do exercício, apurado na forma da lei.

Parágrafo Segundo - É facultado à Diretoria determinar o levantamento de balanços em períodos menores, inclusive mensais, para fins de distribuição de dividendos intermediários ou intercalares que, quando distribuídos, poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.

Artigo 21 - A Companhia poderá pagar, aos seus acionistas, mediante aprovação da Assembleia Geral, juros sobre capital próprio, os quais poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.

Capítulo VII

Disposições Gerais

Artigo 22 - A Companhia deverá observar os acordos de acionistas arquivados em sua sede, devendo a Diretoria abster-se de arquivar transferências de ações, e o presidente da Assembleia Geral e o presidente da reunião da Diretoria absterem-se de computar votos contrários aos seus termos.

Capítulo VIII

Liquidação e Dissolução

Artigo 23 - A Companhia será liquidada nos casos previstos em lei, sendo a Assembleia Geral o órgão competente para determinar a forma de liquidação e nomear o liquidante e o Conselho Fiscal que deverá funcionar no período de liquidação.

Contr. 22 - Anexo 1 - RAO-0026-2023-CP-03-2023.pdf

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Setor Comercial Sul – Quadra 09 – Lote
Edifício Parque Cidade Corporate – Torre A
Brasília, DF

Assunto: Consulta Pública nº 03/2023

Prezados:

Inicialmente, a Embraer S.A. gostaria de congratular à ANAC por esta iniciativa, cujo teor endereça uma antiga solicitação da indústria nacional, além de reconhecer o esforço da Agência na composição da presente proposta, a qual, em nossa visão, representa um avanço ao *status quo*. No entanto, faz-se necessário salientar que, no entendimento da Embraer, a proposta da ANAC ainda não atende plenamente as necessidades do setor, em especial pela manutenção de um cenário de concorrência não isonômica entre as organizações de projeto estrangeiras e as nacionais.

Ratifica-se que a Embraer compreende a lógica das preocupações externadas pela ANAC, como a possibilidade do aumento de carga de trabalho da Agência na validação de CST estrangeiros no Brasil, caso a alternativa A2 fosse implementada. Contudo, é importante observar que, no entendimento da Embraer, da forma como a alteração de regulamento foi proposta, a prerrogativa de solicitar a aprovação da MMEL e dos resultados da Avaliação Operacional é do requerente. Dessa maneira, a Embraer entende que, ainda que a autoridade primária não tenha realizado a aprovação de uma MMEL ou feito a Avaliação Operacional para um determinado projeto, a ANAC poderia ser requerida a realizá-las pelo texto ora proposto.

Conclui-se, portanto, que a proposta publicada não exclui o risco aventado pela Agência de que a ANAC poderia se tornar “responsável” por avaliar uma MMEL e pela Avaliação Operacional que ainda não tivessem sido aprovadas ou emitidas pela autoridade primária, o que geraria o aumento de carga referido na Análise de Impacto Regulatório (AIR). Entende-se que, se esta consideração tivesse sido realizada no AIR, o resultado da ponderação entre as alternativas teria sido diferente.

Não obstante ao exposto, é importante notar, também, que, pela AIR apresentada, as vantagens da alternativa A4 frente à A2 advêm da voluntariedade da Avaliação Operacional (conforme Tabela 6¹). Porém, é igualmente importante notar que a natureza voluntária da Avaliação Operacional pode ser mantida mesmo que seus resultados façam parte do Certificado de Tipo. Nesse caso, bastaria o regulamento determinar que tais informações comporão o certificado de tipo apenas no caso de serem disponibilizadas pelo detentor na forma determinada pela ANAC, ou seja, elas somente farão parte do Certificado se estiverem aprovadas no momento de sua emissão ou posteriormente.

Nesse contexto, salienta-se que a própria EASA, onde o OSD (que inclui a MMEL e os dados provenientes da Avaliação Operacional) é obrigatório e parte do Certificado de Tipo, permite que o TC ou STC sejam emitidos sem que tais dados estejam aprovados, exigindo-se apenas que tais informações estejam disponíveis no momento da entrada em serviço da primeira aeronave², de forma similar ao que a ANAC faz com o AFM e com as ICA³.

Deve-se observar que a inclusão dessas informações ao Certificado de Tipo é o cerne das demandas apresentadas pela indústria nacional, pois isso pavimentaria o caminho para dirimir a falta de isonomia na validação de projetos brasileiros na FAA ou na EASA, quando comparada à validação de projetos estrangeiros no Brasil. De fato, a própria ANAC reconhece esse cenário não isonômico ao observar que a opção mais interessante no que tange o custo para o regulado estrangeiro é a A0⁴, pois há o reconhecimento automático da MMEL estrangeira, sem nenhuma ou com poucas exigências da ANAC. Contudo, como afirmado pela Agência⁴, o regulado brasileiro já precisa passar por uma avaliação tripla, pois necessita cumprir com as exigências da ANAC, FAA e EASA, sem aceitação da avaliação e do material fornecido pela autoridade primária.

É importante notar que no que tange à isonomia, ao mapear o risco 4 da Tabela 1⁵, a ANAC parece avaliar somente pela ótica do operador, e não da organização de projeto. Assim, a isonomia entre as organizações de projeto nacionais e estrangeiras, ao que parece, não foi considerada no AIR para a ponderação das alternativas, tornando a análise incompleta. Como supracitado, na avaliação da Embraer, a alternativa A4 não endereça este ponto.

Assim, frente ao exposto, a Embraer propõe a adoção de uma forma adaptada da proposta A4, na qual os Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional serão parte do Certificado de Tipo, conquanto a existência dos mesmos não seja obrigatória para a emissão deste.

Nessa proposta, caso o requerente para um Certificado de Tipo (incluindo emendas ou um certificado suplementar de tipo) queira aprovar recomendações de treinamento

¹ Item 5.5.15 do RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2021/GTNI/SAR

² Regulation (EU) No 748/2012, Annex I, Section 21.A.21.

³ Seções 21.5 e 21.50 do RBAC 21, respectivamente.

⁴ Item 5.4.3 do RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2021/GTNI/SAR

⁵ Item 3.6.1 do RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2021/GTNI/SAR

mínimo, entre outros entregáveis da avaliação operacional, o mesmo passará pelo processo estabelecido pela ANAC (hoje a IS 00-007A) e os resultados desse processo (por exemplo, o relatório de avaliação operacional) passariam a fazer parte do Certificado de Tipo.

No entanto, caso o requerente não deseje ou não consiga realizar a aprovação da avaliação operacional antes da emissão do certificado, este seria emitido sem essas informações, e o detentor não gozaria das vantagens em se aprovar as recomendações provenientes da avaliação operacional. De maneira similar, para a MMEL, o requerente não é obrigado a aprovar o documento para a emissão do Certificado de Tipo, porém, nesse cenário, um item inoperante poderia impedir o despacho da aeronave até que ele seja incorporado à MMEL e, finalmente, à MEL.

A alternativa apresentada, além de manter as vantagens da opção A4 frente à opção A2, visto que mantém o caráter voluntário do desenvolvimento das informações, apresenta inúmeros benefícios adicionais, como, por exemplo:

- A incorporação do conceito de base de certificação, estabelecendo uma regra clara para definição dos requisitos aplicáveis para a Avaliação Operacional e MMEL, de maneira equivalente aos requisitos de aeronavegabilidade.
- A garantia de que os aspectos de MMEL e Avaliação Operacional, caso seja de interesse do requerente, foram efetivamente avaliados no nível de projeto, tanto na certificação inicial quanto nas modificações ao certificado.
- À imagem do que é feito pela EASA e CAA UK, a possibilidade da utilização de uma estrutura e de processos de certificação já consolidados e maduros, como aqueles utilizados para a aprovação de pequenas e grandes modificações.
- Caso fosse considerado apropriado pela ANAC, o ambiente regulatório estaria pronto para a futura inclusão de outros dados de certificação de tipo relevantes para operação (e.g. dados de simulador e treinamento de comissários).
- A possibilidade de classificar modificações à MMEL e Avaliação Operacional como “grande” e “pequena”. Uma vez classificada, a ANAC poderia focar seus esforços para avaliação de itens maiores e acordar processos com o requerente para aprovação de itens menores, otimizando os recursos da Agência ao aplicá-los diretamente somente para aprovação de projetos de maior complexidade. É importante salientar que, boa parte das modificações de projeto propostas pela Embraer, poderiam ser classificadas como “*minor*” (utilizando os critérios hoje estabelecidos no GM 21.A.91⁶). A título de exemplo, entre janeiro/2020 e janeiro/2023, a ANAC aprovou nove projetos no relatório de avaliação operacional dos E-Jets, dentre estes, somente três seriam classificados como “*major*” pelos critérios do GM 21.A.91 EASA.
- No que tange à FAA, o *Flight Standardization Board Workgroup* (FSBWG) recomendou (via ACT ARC) a adoção de uma estrutura similar à da EASA no futuro. Ademais, a FAA já possui acordos bilaterais com a EASA para validação dos certificados contendo os dados de OSD, já havendo, portanto, bases para o estabelecimento de acordos semelhantes entre a FAA e a ANAC.

⁶ Regulation (EU) No 748/2012, Annex I.

- Não haveria aumento de custos para o regulado brasileiro, visto que, atualmente, o mesmo já precisa realizar a avaliação operacional e desenvolver os dados e a MMEL com envolvimento e validação da ANAC e das autoridades validadoras (e.g. FAA, EASA, CAA-UK e TCCA).

Salienta-se que esta proposta, mesmo para os requerentes estrangeiros, não apresenta impactos adversos. De fato, é possível, inclusive, criar, dentro do regramento, a necessidade de aprovação dos dados pela autoridade primária, de forma a evitar que a ANAC tome responsabilidade pela aprovação de Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional em projetos do qual o Brasil não é o Estado de Projeto (e.g. STC da FAA).

Tais aspectos poderiam, inclusive, ser mais claramente endereçados nos Acordos Bilaterais em revisões futuras, conquanto entenda-se que as provisões ora vigentes não tragam quaisquer óbices e que já podem absorver as propostas aqui apresentadas, pois as mesmas fariam parte do certificado de tipo, cuja aprovação, aceitação e modificações já são objetos dos referidos acordos.

Adicionalmente, assim como proposto pela ANAC para MMEL nesta consulta pública, a Embraer considera fundamental que o relatório de avaliação operacional aprovado pela ANAC seja de propriedade do requerente. Esta seria uma forma de transferir para o requerente atividades que hoje oneram a Agência, tais como a revisão do relatório, controle destas revisões e a disponibilização aos interessados. Nota-se, aqui, uma oportunidade ímpar de redução de carga de trabalho da ANAC (fator ponderado por diversas vezes na AIR). Ainda, não haverá qualquer ônus à segurança proveniente da proposta, pois o conteúdo do relatório e suas respectivas revisões ainda seriam aprovados pela ANAC.

Dessa forma, concluímos com as propostas de alteração aos requisitos descritas abaixo. Além disso, essas propostas requerem maior detalhamento em material de orientação, cujo teor também deveria ser discutido junto à sociedade (preferivelmente através de um Grupo de Estudos Misto). Por fim, ratificamos que, em nosso entendimento seria salutar um maior debate sobre essas propostas.

PROPOSTAS DE REQUISITOS

PROPOSTA 01: Proposta de novo parágrafo 21.21(b)(3)-I, com a possibilidade de que a ANAC considere os Dados de Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional na emissão do certificado de tipo se estes estiverem disponíveis e se for de interesse do requerente (caráter voluntário), ou, no caso de projetos de validação, que estejam aprovados pela autoridade exportadora.

21.21 Emissão de certificado de tipo: aeronaves categoria normal; utilidade; acrobática; transporte regional; transporte; balão livre tripulado; classes especiais de aeronaves; motores e hélices

O requerente faz jus a um certificado de tipo para uma aeronave categoria normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte; para um balão livre tripulado; para uma aeronave de classe especial, para um motor ou para uma hélice, se:

(a) o produto for qualificado conforme a seção 21.27;

(b) submeter o projeto de tipo, os relatórios de ensaios e os cálculos necessários para demonstrar que o produto a ser certificado atende aos requisitos aplicáveis dos RBAC de aeronavegabilidade e de proteção ambiental e a qualquer condição especial, estabelecida segundo a seção 21.16, e a ANAC considerar:

(1) mediante exame do projeto de tipo e após completados todos os ensaios e inspeções, que o projeto de tipo e o produto satisfazem aos requisitos aplicáveis dos RBAC de aeronavegabilidade e de proteção ambiental e que quaisquer disposições de aeronavegabilidade não cumpridas foram compensadas por fatores que fornecem um nível de segurança equivalente;

(2) no caso de uma aeronave, que nenhum aspecto ou característica torna a aeronave insegura para a categoria na qual a certificação foi requerida; e

(3)-I caso estejam disponíveis e seja de interesse do requerente que a ANAC considere os Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional, que estes cumprem com o estabelecido nas seções 21.42a-I e 21.42b-I deste regulamento. Para o caso de um certificado de tipo emitido sob a seção 21.29 deste regulamento, o requerente deverá obter a aprovação da sua autoridade exportadora antes da aprovação da ANAC; ou

(c) os dados do projeto de tipo a serem submetidos para a análise da ANAC cumprirem com os requisitos da subparte J, caso o requerimento tenha sido realizado por uma organização de projeto certificada.

PROPOSTA 02: Alteração da seção 21.41 do RBAC 21 para inclusão dos Dados de Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional no certificado de tipo.

21.41 Certificado de tipo

Considera-se que cada certificado de tipo inclui o projeto de tipo, as limitações operacionais, a especificação de tipo do produto, os RBAC aplicáveis com os quais foi demonstrado cumprimento e quaisquer outras condições ou limitações estabelecidas para o produto de acordo com este regulamento. Além disso, fazem parte do certificado de tipo, caso sejam disponibilizados pelo requerente ou detentor do certificado de tipo e aprovados pela ANAC, os Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional.

PROPOSTA 03: Renumeração para adequação com a sugestão de inclusão da nova seção 21.41b-I.

21.41a-I Informações em língua portuguesa

[...]

PROPOSTA 04: Inclusão de nova seção com a definição dos Dados de Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional.

21.41b-I Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional

Considera-se como Dados de Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional a Lista Mestra de Equipamentos Mínimos e os resultados da Avaliação Operacional de Aeronaves realizados em conformidade com as seções 21.42a-I e 21.42b-I deste regulamento.

PROPOSTA 05: Deslocamento da seção 21.5a-I para dentro da subparte B, com a consequente renumeração, de forma a evitar que a MMEL seja equivocadamente entendida como parte do AFM.

21.42a-I Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (MMEL)

(a) A MMEL deve assegurar que um nível de segurança aceitável, como pretendido pelos requisitos aplicáveis, seja mantido quando a aeronave for operada com um ou mais itens inoperantes, considerando os seguintes fatores:

- (1) redução das funcionalidades da aeronave ou de margens de segurança;
- (2) alteração na carga de trabalho ou degradação da eficiência da tripulação;
- (3) consequências à aeronave e seus ocupantes em razão das possíveis falhas posteriores que possuam o pior impacto à segurança operacional da aeronave quando esta for despachada em uma condição prevista na MMEL; e

(4) consequências à aeronave e seus ocupantes em razão da ocorrência subsequente dos eventos externos contra os quais o item inoperante foi projetado para proteger, se aplicável.

(b) Cada item de MMEL deve ser tecnicamente justificado segundo métodos aceitáveis pela ANAC.

(c) O detentor de uma MMEL ou Suplemento à MMEL aprovados deve colocar tais documentos à disposição de qualquer pessoa interessada.

(d) O detentor ou requerente de um certificado de tipo para um avião com um ou mais motores a turbina ou para uma grande aeronave de asas rotativas, cujo requerimento para o modelo tenha sido realizado após [data DOU + 6 meses], deve possuir uma MMEL aprovada antes da emissão de um certificado de aeronavegabilidade padrão brasileiro para a aeronave envolvida.

(e) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, o detentor ou requerente de uma emenda ao certificado de tipo ou de um certificado suplementar de tipo para aeronaves que possuam uma MMEL aprovada, cujo requerimento para a modificação tenha sido realizado após [data DOU + 6 meses], deve, antes da operação de uma aeronave com certificado de aeronavegabilidade padrão brasileiro com a modificação incorporada:

(1) demonstrar que as modificações não impactam negativamente a MMEL aprovada; ou

(2) obter a aprovação de um Suplemento à MMEL cobrindo as modificações realizadas.

(f) Caso o requerente não cumpra o estabelecido no parágrafo (e) desta seção, a ANAC poderá limitar o uso de itens de MMEL afetados pela modificação.

(Incluído pela Resolução nº xxx, de xx.xx.2023).

PROPOSTA 06: Deslocamento da seção 21.5b-I para dentro da subparte B, com a consequente renumeração, de forma a evitar que a Avaliação operacional seja equivocadamente entendida como parte do AFM. Além disso, sugere-se a inclusão do parágrafo 21.42b-I(c), de forma a deixar claro que a propriedade do Relatório de Avaliação Operacional seria do detentor do certificado de tipo, conquanto seu conteúdo é aprovado pela ANAC.

21.42b-I Avaliação Operacional de Aeronaves

(a) O detentor ou requerente de um certificado de tipo ou suplementar de tipo para um modelo de aeronave para o qual seja requerida habilitação de tipo para pilotos,

conforme o RBAC 61, deve realizar uma campanha de avaliação operacional de forma aceitável e com resultado satisfatório caso tenha intenção de que sejam aprovadas pela ANAC:

(1) especificações para o treinamento mínimo recomendado visando a concessão da habilitação de tipo correspondente;

(2) uma mesma habilitação de tipo para dois ou mais modelos;

(3) recomendações de créditos de treinamento, exame e experiência recente em relação a uma aeronave para a qual tenha sido estabelecida similaridade operacional; ou

(4) especificações para o treinamento mínimo recomendado para a operação de diferentes configurações ou modelos de aeronave que requeiram a mesma habilitação de tipo.

(b) As determinações previstas no parágrafo (a) poderão ser limitadas pela ANAC se:

(1) o certificado de tipo da aeronave correspondente for emendado ou um certificado suplementar de tipo for emitido para aquele modelo de aeronave;

(2) tal modificação possa afetar apreciavelmente as determinações obtidas; e

(3) o requerente à emenda ao certificado de tipo ou ao certificado suplementar de tipo não realizar uma campanha de avaliação operacional de forma aceitável e com resultado satisfatório para complementar as determinações aplicáveis.

(c) O detentor de um relatório de avaliação operacional aprovado deve colocar tal documento à disposição de qualquer pessoa interessada.

(Incluído pela Resolução nº xxx, de xx.xx.2023).

PROPOSTA 07: Inclusão do parágrafo 21.93(e)-I, que traz o requisito para a classificação de modificações aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional, adicionalmente às classificações realizada em consonância com os demais parágrafos da seção. Adicionalmente, sugere-se pequena alteração do parágrafo (a) da mesma seção para adequação do texto.

21.93 Classificação de modificações ao projeto de tipo

(a) Adicionalmente às modificações ao projeto de tipo especificadas no parágrafo (b), (c), (d)-I e (e)-I desta seção, as modificações ao projeto de tipo são classificadas em grandes e pequenas. A “pequena modificação” é aquela que não tem apreciável efeito no peso, no balanceamento, na resistência estrutural, na confiabilidade, em características operacionais e em outras características que afetem a aeronavegabilidade do produto. Todas as demais modificações são “grandes modificações” (exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção).

[...]

(e)-I As modificações ao projeto de tipo classificadas como “grande modificação” conforme parágrafo (a) desta seção deverão ser classificadas, adicionalmente, como grandes ou pequenas modificações aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional. Nesse contexto, “pequena modificação aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional” é aquela que não traz efeito apreciável às informações referidas na seção 21.41b-I deste Regulamento. Todas as demais modificações são classificadas como “grande modificação aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional”.

PROPOSTA 08: Inclusão de nova seção trazendo os requisitos para os processos de aprovação de modificação aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional.

21.98-I Modificações aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional

(a) Pequenas modificações no projeto de tipo não alteram os Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional e, portanto, não requerem avaliação de seu impacto nos mesmos.

(b) Grandes modificações no projeto de tipo que são classificadas como pequenas modificações aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional poderão ter seus Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional aprovados segundo um método aceitável pela ANAC.

(c) Grandes modificações no projeto de tipo que são classificadas como grandes modificações aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional devem ser providas à ANAC para aprovação.

(d) Modificações exclusivas aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional que não afetem o projeto de tipo deverão ser classificadas conforme o parágrafo 21.93(e)-I e aprovadas conforme parágrafos (b) ou (c) desta seção.

PROPOSTA 09: Inclusão do parágrafo 21.117(b)(2)-I, incorporando, quando disponíveis, as modificações aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional aos certificados suplementares de tipo, com a consequente renumeração do parágrafo 21.117(b)(2) original. Além disso, sugere-se a inclusão do parágrafo 21.117(c)-I, o qual exige que os Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional estejam aprovados pela autoridade primária no caso de validação de certificados suplementares de tipo estrangeiros.

21.117 Emissão de certificado suplementar de tipo

(a) O requerente faz jus a um certificado suplementar de tipo, cuja validade será conforme o estabelecido na seção 21.51, se a ANAC considerar que o requerente satisfaz às exigências das seções 21.113 e 21.115.

(b) Um certificado suplementar de tipo consiste:

(1) na aprovação pela ANAC para a modificação ao projeto de tipo do produto;

(2)-I caso disponíveis, na aprovação da ANAC para a modificação aos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional; e

(3) no certificado de tipo previamente emitido ou reconhecido para o produto.

(c)-I Caso estejam disponíveis e seja de interesse do requerente que a ANAC considere os Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional para um certificado suplementar de tipo para o qual o Brasil não é o Estado de Projeto, o requerente deverá obter a aprovação dos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional da sua autoridade primária antes da aprovação da ANAC.

Atenciosamente,

Alexandre Juliano Bianchi
Regulamentos e Padrões Operacionais

Contr. 26 - Anexo 1 - Carta-AIAB-009-2023-ANAC-Assinada.pdf

Ref. AIAB-009/2023.

São José dos Campos, 03 de julho de 2023.

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Setor Comercial Sul – Quadra 09 – Lote C
Edifício Parque Cidade Corporate – Torre A
Brasília, DF

Assunto: Comentários à Consulta Pública nº 03/2023

Prezados.

Inicialmente, a AIAB, em nome da sua diretoria e de suas associadas, gostaria de congratular a ANAC pela iniciativa de implementar uma regulamentação que enderece os processos de Avaliação Operacional e de aprovação da MMEL. Essa é uma demanda antiga da indústria nacional que, há anos, convive com uma situação não isonômica, na qual requerentes estrangeiros tem os resultados da Avaliação Operacional e a MMEL reconhecidas automaticamente pela ANAC, ou, então, com o mínimo envolvimento da Agência após a aprovação de suas respectivas autoridades primárias, enquanto, do requerente brasileiro, exige-se um trabalho repetido, com a análise particularizada dessas mesmas autoridades estrangeiras.

É importante salientar que a proposta, embora represente um avanço ao status quo, ainda está distante das necessidades da indústria e, embora traga alguma previsibilidade ao processo, nem mesmo mitiga a falta de isonomia supracitada, que é o cerne das demandas apresentadas pela indústria nacional.

Embora a AIAB entenda as preocupações emanadas pela ANAC, observa-se que parte dessas preocupações poderiam já ter sido endereçadas caso a Agência fortalecesse sua proposta por meio de um debate mais amplo, como, por exemplo, através do estabelecimento de um Grupo de Estudo Misto, conforme proposto pela indústria na solicitação inicial que originou o tema na Agenda Regulatória e em diversas outras ocasiões em que o tema fora tratado.

Ademais, chama a atenção da AIAB as razões apresentadas pela ANAC para sua escolha dentre as alternativas regulatórias apresentadas no Relatório de

Análise de Impacto Regulatório (AIR)¹, como podemos observar nos itens 5.5.17 e 7.2 do referido documento. De fato, ao longo de toda a análise realizada, a Alternativa A2 parece, ainda que marginalmente, pela metodologia utilizada, estar sempre à frente das demais.

Porém, no item 7.2 do AIR¹, a ANAC parece chegar a uma conclusão na escolha entre as alternativas que não coaduna com a metodologia utilizada para a ponderação, pois considera apenas dois dos critérios utilizados no AIR para determinar a Alternativa A4 como a mais adequada: a carga de trabalho para a Agência e o impacto ao processo de validação de STC estrangeiros.

Para a AIAB, é inadequada a priorização, em detrimento dos outros critérios utilizados no AIR, dos dois critérios supracitados, em especial o critério relativo aos possíveis impactos no processo de validação de STC estrangeiros. Em nosso entendimento, a ANAC, deveria priorizar a criação de alternativas regulatórias que poderiam, de fato, minimizar a falta de isonomia enfrentada pela indústria nacional, reduzindo o ônus de validação dos projetos brasileiros no exterior. Além disso, é importante notar que o aumento de carga da Agência aventado não é necessariamente um fato, pois o envolvimento da ANAC em validações estrangeiras é uma definição da própria Agência. Adicionalmente, observamos que a natureza voluntária dos Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional, presente na Alternativa A4, poderia ser mantida, mesmo que os resultados façam parte do certificado de tipo (Alternativa A2).

Assim, frente ao exposto, a AIAB sugere que a ANAC rediscuta de forma ampla a proposta junto aos seus regulados, com o objetivo de criar uma nova alternativa, na qual, mesmo com caráter voluntário, os resultados da Avaliação Operacional e da MMEL sejam incorporados ao Certificado de Tipo.

Atenciosamente.



Julio Hideo Shidara
Presidente



¹ RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2021/GTNI/SAR

Contr. 27 - Anexo 1 - EVE-0013-2023.pdf

03 de julho de 2023.
EVE-0013/2023 – 1/1
JRA



EVE Soluções de Mobilidade Aérea
Urbana LTDA
Rodovia Presidente Dutra, s/nº
km 134, Eugênio de Melo
CEP 12247-004
São José dos Campos, SP
Prédio E-530 - PARTE
Fone: (12) 3927 2971

Agência Nacional de Aviação Civil
Setor Comercial Sul – Quadra 09-Lote
Edifício Parque Cidade Corporate – Torre A
Brasília, DF

Assunto: *Proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos".*

Referência: Processo 00066.004366/2020-13

A EVE Soluções de Mobilidade Aérea Urbana, vem através deste inicialmente saudar e congratular a ANAC em endereçar uma demanda da indústria nacional e reconhecer o esforço da agência, pois a criação de um marco regulatório para os dados da Avaliação Operacional é um importante avanço para a indústria nacional e para a modernização da regulamentação brasileira.

Contudo, não obstante ao avanço supracitado, entende-se que a proposta ainda está aquém das necessidades da indústria e não reduz a falta de isonomia com o qual a avaliação operacional realizada pela ANAC é tratada no âmbito do processo de validação das autoridades estrangeiras. É importante notar que tal falta de isonomia é ainda mais preocupante para empresas entrantes no mercado, cujo ônus do processo de certificação é ainda mais significativo.

Isso posto, é com apreensão que a Eve verifica a proposta ora apresentada, e entende que um debate mais amplo da proposta é premente, de forma a se criar uma regra mais adequada às necessidades dos regulados e da ANAC. Contudo, caso não seja possível o desenvolvimento desse debate mais amplo, entendemos que seja importante que os dados da avaliação operacional sejam parte do Certificado de Tipo e, nesse contexto, suportamos, integralmente, as sugestões enviadas pela Embraer S.A para a presente Consulta Pública.

Atenciosamente,

DocuSigned by:


F519C5B0ED2544A...

JOSÉ RICARDO AGUSTINHO
EVE Soluções de Mobilidade Aérea Urbana LTDA

**Contr. 28 - Anexo 1 - W-ESMC-REG-23-MT-22-ANAC-Type-Design-
Data.pdf**



██████████
Director, Global Regulatory
Strategy

The Boeing Company
P.O. Box 3707, MC 081-53
Seattle, WA 98124-2207

July 3, 2023

W-ESMC-REG-23-MT-22

sar@anac.gov.br

Subject: ANAC (Brazil) Public Consultation No. 03/2023: Amendment proposals for RBAC No. 01, 21 and 61 related to the theme "Type Design Data with Relevant Effects to the Operational Context" of the Regulatory Agenda

Dear Sir or Madam:

The Boeing Company appreciates the opportunity to review and provide comments on ANAC (Brazil) Public Consultation No. 03/2023: Amendment proposals for RBAC No. 01, 21 and 61 related to the theme "Type Design Data with Relevant Effects to the Operational Context" of the Regulatory Agenda.

The Boeing Company understands the issues identified in the ANAC's Regulatory Impact Analysis Report (AIR), and supports the proposed regulation. Recognizing that a sound regulatory framework is essential, Boeing agrees with the proposal of a new Supplemental Instruction (IS) for MMEL development, and is interested in participating in its development to further define the various possible forms that an "Approved MMEL" can take. Of particular interest is to understand how ANAC's approval will be conveyed for foreign MMELs that do not require an additional Brazilian supplement, which does not address the issue raised in item 6 of section 3.2.3 of the AIR, as well as those complemented by an ANAC supplement. In the case of the MMELs not requiring a supplement, we look forward to understanding how the expectation of the type certificate holder's ownership of the document will be considered. The other prime interest in the implementation of this proposal will be in the Supplementary Instruction (IS) to be developed for the justification of the MMEL items, and how similar that will be to existing FAA and EASA regulations and guidance. As we learn more from the IS development, Boeing will also look to explore the potential benefit of voluntary compliance in advance of the regulatory requirements.

The Boeing Company looks forward to working with ANAC on this important initiative.

Please note that comments are provided on behalf of The Boeing Company. We request that employee names are not published in any public document. Please direct any comments or questions you may have to ██████████ of this office at ██████████ or email ██████████

Again, we thank you for your consideration.

Sincerely,

██████████
Director, Global Regulatory Strategy

**Contr. 29 - Anexo 1 - W-ESMC-REG-23-MT-22-ANAC-Type-Design-
Data.pdf**



██████████
Director, Global Regulatory
Strategy

The Boeing Company
P.O. Box 3707, MC 081-53
Seattle, WA 98124-2207

July 3, 2023

W-ESMC-REG-23-MT-22

sar@anac.gov.br

Subject: ANAC (Brazil) Public Consultation No. 03/2023: Amendment proposals for RBAC No. 01, 21 and 61 related to the theme "Type Design Data with Relevant Effects to the Operational Context" of the Regulatory Agenda

Dear Sir or Madam:

The Boeing Company appreciates the opportunity to review and provide comments on ANAC (Brazil) Public Consultation No. 03/2023: Amendment proposals for RBAC No. 01, 21 and 61 related to the theme "Type Design Data with Relevant Effects to the Operational Context" of the Regulatory Agenda.

The Boeing Company understands the issues identified in the ANAC's Regulatory Impact Analysis Report (AIR), and supports the proposed regulation. Recognizing that a sound regulatory framework is essential, Boeing agrees with the proposal of a new Supplemental Instruction (IS) for MMEL development, and is interested in participating in its development to further define the various possible forms that an "Approved MMEL" can take. Of particular interest is to understand how ANAC's approval will be conveyed for foreign MMELs that do not require an additional Brazilian supplement, which does not address the issue raised in item 6 of section 3.2.3 of the AIR, as well as those complemented by an ANAC supplement. In the case of the MMELs not requiring a supplement, we look forward to understanding how the expectation of the type certificate holder's ownership of the document will be considered. The other prime interest in the implementation of this proposal will be in the Supplementary Instruction (IS) to be developed for the justification of the MMEL items, and how similar that will be to existing FAA and EASA regulations and guidance. As we learn more from the IS development, Boeing will also look to explore the potential benefit of voluntary compliance in advance of the regulatory requirements.

The Boeing Company looks forward to working with ANAC on this important initiative.

Please note that comments are provided on behalf of The Boeing Company. We request that employee names are not published in any public document. Please direct any comments or questions you may have to ██████████ of this office at ██████████ or email ██████████

Again, we thank you for your consideration.

Sincerely,

██████████
Director, Global Regulatory Strategy

**Contr. 30 - Anexo 1 - Contribuição Ministério da Fazenda - SEI
00058.030573-2023-05.pdf**

Yasmin Moreira Ribeiro

De: Gabinete da Diretoria da ANAC
Enviado em: quinta-feira, 18 de maio de 2023 16:07
Para: Yasmin Moreira Ribeiro
Assunto: ENC: Manifestação sobre a Consulta Pública ANAC nº 03/2023
Anexos: Oficio_34152487.pdf; Parecer_33676839.pdf

De: Diretoria-Tiago Sousa Pereira <diretoriatp@anac.gov.br>
Enviada em: quinta-feira, 18 de maio de 2023 16:05
Para: Gabinete da Diretoria da ANAC <gabinete@anac.gov.br>; Luiz Fernando de Abreu Pimenta <Luiz.pimenta@anac.gov.br>
Cc: Michelle Bezerra Mendonça <michelle.mendonca@anac.gov.br>
Assunto: ENC: Manifestação sobre a Consulta Pública ANAC nº 03/2023

Prezados,

Encaminhamento para conhecimento e ações pertinentes.



Atenciosamente,
Priscilla Meiras Nóbrega
Secretária Executiva
Diretoria – Tiago Pereira
Fone: +55 61 3314-4868
E-mail: diretoriatp@anac.gov.br
www.anac.gov.br

MISSÃO DA ANAC » Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil.

Aviso de confidencialidade » Este correio eletrônico da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), autarquia regida pela Lei Federal Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, foi direcionado exclusivamente a seu destinatário e pode conter informações confidenciais, protegidas por sigilo profissional. Sua utilização desautorizada é ilegal e condiciona o infrator às penas da lei. Caso tenha recebido esta mensagem indevidamente, redirecione ao remetente, esclarecendo o equívoco.

-----Mensagem original-----

De: MF/Subsecretaria de Regulação e Concorrência <sre@economia.gov.br>
Enviada em: quinta-feira, 18 de maio de 2023 15:58
Para: Presidência da ANAC <presidencia@anac.gov.br>; Diretoria-Tiago Sousa Pereira <diretoriatp@anac.gov.br>
Assunto: Manifestação sobre a Consulta Pública ANAC nº 03/2023

Prezado Senhor Diretor-Presidente Substituto,

Encaminha-se, em anexo, o Ofício SEI nº 16733/2023/MF e o Parecer SEI nº 1034/2023/MF, relativa à Consulta Pública ANAC nº 03/2023, que apresenta proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos.

Atenciosamente,

SREG/SRE/MF



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Reformas Econômicas
Subsecretaria de Regulação e Concorrência

OFÍCIO SEI Nº 16733/2023/MF

Brasília, 18 de maio de 2023.

Ao Senhor
Tiago Souza Pereira,
Diretor-Presidente Substituto
Agência Nacional de Aviação Civil
presidencia@anac.gov.br; diretoriatp@anac.gov.br

Assunto: Parecer SEI nº 1034/2023/MF referente à Consulta Pública ANAC nº 03/2023

Referência: Ao responder este Ofício, favor indicar expressamente o Processo nº 19995.102108/2023-11

Prezado Senhor,

1. Remete-se em anexo o Parecer 1034/2023/MF (33676839), referente à Consulta Pública ANAC nº 03/2023, que apresenta proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos.

Anexo:

I - Parecer nº 1034/2023/MF (SEI nº 33676839).

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente

ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA

Subsecretária de Regulação e Concorrência



Documento assinado eletronicamente por **Ana Patrícia Gonçalves Lira Ribeiro, Subsecretário(a)**, em 18/05/2023, às 15:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **34152487** e o código CRC **34180146**.

Esplanada dos Ministérios, Bloco P, Esplanada dos Ministérios, Bloco P - Bairro Zona Cívico-Administrativo
CEP 70048-900 - Brasília/DF

(61) 3412-1818 - e-mail sre@economia.gov.br - gov.br/fazenda

Processo nº 19995.102108/2023-11.

SEI nº 34152487



PARECER SEI Nº 1034/2023/MF

Ementa: Consulta Pública ANAC nº 03/2023, que apresenta proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos.

Processo SEI nº 19995.102108/2023-11

1 SUMÁRIO-EXECUTIVO

1. Trata-se de manifestação relativa à Consulta Pública ANAC nº 03/2023, da Agência Nacional de Aviação Civil, que apresenta proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos^[1]. As contribuições deverão ser encaminhadas até o dia 18 de maio de 2023.

2. A proposta tem origem de uma demanda da indústria brasileira no processo de consulta pública da Agenda Regulatória 2021- 2022, relativa ao tema "Dados de Certificação de Projeto Relevantes para o Ambiente Operacional". No RBAC 01 as definições de MMEL e MEL (Lista de Equipamentos Mínimos são atualizadas; no RBAC 21 incluem-se requisitos para previsão da MMEL e da Avaliação Operacional; e por fim, o RBAC 61 é alterado para prever o vínculo com o resultado de avaliação operacional quando não há CTAC certificado ou validado pela ANAC e para prever que diferentes configurações de um certo modelo de aeronave podem necessitar de treinamento de diferenças ou familiarização.

3. Após análise, não se observaram elementos que caracterizassem restrição concorrencial ou onerosidade regulatória injustificada. Dessa forma, não foram identificados pontos de aperfeiçoamento da proposta.

4. Cabe salientar que presente manifestação técnica está restrita aos aspectos concorrenciais e regulatórios da proposição, em conformidade com as competências estabelecidas pelo art. 19 da Lei nº 12.529, de 2011, e pelo art. 119 do Decreto nº 9.745, de 2019.

2 ANÁLISE

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

5. Conforme art. 5º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a ANAC é autoridade de aviação civil, tendo competência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação da citada Lei (art. 8º, incisos X e XLVI).

DA PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO

6. De acordo com a justificativa apresentada pela ANAC, as alterações se inserem no tema normativo da Agenda Regulatória sobre "Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional". Esse tema destina-se a estudar possíveis alterações ao RBAC 21 e eventualmente outros regulamentos relacionados a dados da certificação de projeto que são relevantes para o ambiente operacional, tais como: Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (MMEL) e proficiência da tripulação, dentre outros.

7. As alterações propostas compreendem:

- RBAC nº 01: atualização das definições de MEL e MMEL;
- RBAC nº 21: inclusão das seções 21.5a-I e 21.5b-I contendo os requisitos associados a MMEL e Avaliação Operacional, respectivamente; e
- RBAC nº 61: alteração das seções 61.215 (Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo), 61.217 (Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo) e 61.219 (Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando).

8. É proposto o prazo de seis meses para entrada em vigor das alterações em RBAC, com o objetivo de se permitir que os entes afetados possam conhecer e se adaptar às novas regras.

9. As contribuições deverão ser encaminhadas à Agência por meio de formulário eletrônico próprio até o dia 18 de maio de 2023, disponível no portal da ANAC. Foram disponibilizados os seguintes documentos:

- Aviso da Consulta Pública;
- Emendas propostas às RBACs;
- Minuta de Resolução;
- Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR);
- Quadro comparativo contendo o texto vigente, o texto da regulamentação estrangeira de referência, quando aplicável, o texto alterado e a justificativa com a motivação (incluindo versão em inglês);
- Justificativa expondo as razões que motivaram a ANAC a propor emendas aos Regulamentos (incluindo versão em inglês); e
- Decisão da Diretoria Colegiada da ANAC fundamentada no voto do Diretor-Relator.

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

10. O Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) contemplou o Tema 2 da Agenda Regulatória 2021-2022 da ANAC, sobre Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional. Em razão da amplitude do escopo e de atores afetados pelo tema, o escopo da AIR foi limitado a MMEL e aspectos de proficiência de pilotos.

11. Na análise e definição do problema regulatório, foi realizado um mapeamento por meio de uma árvore de causas e consequências, tendo sido identificados os seguintes problemas regulatórios:

- Dificuldades na validação do Certificado de Tipo brasileiro em outros países (atividades duplicadas ou triplicadas);
- Não atualização da Avaliação Operacional após a emissão do Certificado de Tipo; Uso do relatório de avaliação operacional não é mandatório para operadores ou servidores da ANAC;
- Desinteresse de requerentes menores de certificado de tipo ou suplementar de tipo em produzir uma MMEL (ou suplemento) ou de realizar avaliação operacional;

- Adoção automática de MMEL estrangeira, com alívios diferentes dos que seriam permitidos no Brasil;
- Alguns alívios envolvem não cumprimento de RBAC de projeto, o que pode caracterizar um vício de legalidade.

12. A principal causa raiz para esses problemas foi identificada como sendo a falta de referência padronizada para treinamento de pilotos e MMEL, com falta de regulamentação para tais atividades.

13. A seguir, foram avaliadas cinco alternativas, incluindo a opção de "não-ação", de seguir o modelo norte-americano ou o europeu, e ainda, com base no modelo europeu, mas com um escopo reduzido e maior flexibilidade, de implementar um conjunto de medidas denominado de "pacote de melhorias":

- **A0 - Status Quo:** não adotar nenhuma mudança regulatória. MMEL e Avaliação Operacional continuariam em caráter voluntário, sem requisitos em RBAC e sem endereçar os problemas identificados;
- **A1 - Alinhamento total entre autoridades do CMT (Certification Management Team):** considerada apenas para fins comparativos, pois é uma alternativa que excede as competências da ANAC e dependeria de ações de outras autoridades de aviação civil, em especial, EASA (Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação) e FAA (*Federal Aviation Administration*, dos EUA);
- **A2 - Adotar modelo OSD (Operational Suitability Data) da EASA:** conjunto de dados e informações detalhadas elaborado pela fabricante da aeronave em conjunto com a autoridade regulatória europeia, sendo exigência regulatória para a certificação de novas aeronaves;
- **A3 - Adotar modelo FAA:** assim como o modelo OSD, o modelo FAA é um conjunto de dados e informações exigidos para a certificação de aeronaves sendo, entretanto, considerado menos detalhado e prescritivo, o que fornece maior flexibilidade, porém menor robustez;
- **A4 - Pacote de melhorias:** conjunto de alterações normativas direcionadas aos problemas identificados, porém sem alinhamento com um modelo estrangeiro. Guarda maior semelhança com o modelo OSD, porém com escopo reduzido e maior flexibilidade, uma vez que alguns requisitos ainda permanecem voluntários - como atividades de avaliação operacional.

14. A análise de impactos das alternativas e a identificação da alternativa mais adequada seguiu a metodologia de análise multicritério. Foram identificados os critérios relevantes para a decisão ("Segurança"; "Custo do Regulado Brasileiro"; "Custo do Regulados Estrangeiro" e "Custo ANAC"), bem como atribuídos pesos para cada critério com base em sua importância relativa. Após as alternativas terem sido classificadas com base nos critérios e pesos definidos, foi ainda realizada análise de sensibilidade variando individualmente o peso de cada critério. Ao final deste processo de análise, considerou-se que a **alternativa A4 - "Pacote de Melhorias" seria a mais adequada**, sendo as alterações normativas propostas necessárias à implementação da alternativa escolhida.

CHECKLIST DA CONCORRÊNCIA DA OCDE

15. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE^[21], que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, o impacto competitivo poderia ocorrer por meio de quatro efeitos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política proposta:

- Conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- Estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- Limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- Aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- Criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- Limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;

- ii) Limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) Fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem-informados; e,
- iv) Aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuição do incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:

- i) Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de correção;
- ii) Exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) Isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência.

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) Reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e,
- iii) Alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

16. Com base nos critérios elencados acima, da análise da documentação apresentada, não se observaram elementos que caracterizam restrição concorrencial na proposta. Comentários específicos em relação a cada alteração normativa estão apresentados no quadro comparativo adiante.

AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA

17. A Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020 ^[3], prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória:

i) obrigações regulatórias;

- Padrão pró-concorrência: a obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação.

ii) requerimentos técnicos;

- Padrão pró-concorrência: a exigência de requerimento técnico não deve onerar mercado a ponto de limitar a concorrência; o requerimento técnico não deve inviabilizar produto ou serviço de oferta ampla e global; o requerimento técnico não deve submeter os produtores brasileiros a ambiente mais oneroso que concorrentes que produzam em solo estrangeiro; e o requerimento técnico não deve inviabilizar o desenvolvimento de tecnologias ou modelos disruptivos que possam potencialmente ocorrer na margem da regulação.

iii) restrições e proibições;

- Padrão pró-concorrência: a regulação não deve limitar o uso de técnicas, meios ou resultados úteis ao mercado que não apresentem comprovado risco a terceiros ou caráter sistêmico; a regulação não deve inviabilizar o livre desenvolvimento tecnológico de diferentes alternativas concorrentes; a regulação não deve inviabilizar a oferta de produtos ou serviços de livre e amplo acesso em mercados desenvolvidos.

iv) licenciamento; e

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve garantir isonomia, transparência e previsibilidade entre agentes econômicos estabelecidos e potenciais entrantes, inclusive para o desenvolvimento de modelos econômicos disruptivos; onerosidade do cumprimento do licenciamento, incluindo custos diretos e indiretos, não deve representar barreira de entrada ou distorção concorrencial; Licenciamento não deve sujeitar o produtor brasileiro a ambiente menos competitivo que seus concorrentes estrangeiros.

v) complexidade normativa.

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.

18. Da análise da documentação disponibilizada, não foram observados aspectos que caracterizem onerosidade regulatória injustificada, conforme quadro comparativo, a seguir.

Quadro comparativo – Alterações propostas para os RBAC nº 01, 21 e 61

RBAC nº 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC

Texto Original	Proposta	Comentários
01.1 Definições	01.1 Definições	
<i>Lista de Equipamento Mínimo (Minimum Equipment List – MEL)</i> significa uma lista, preparada por um operador de aeronaves em conformidade com ou mais restritiva que a MMEL estabelecida para o tipo de aeronave, que estabelece como operar esse tipo de aeronave com particulares equipamentos inoperantes, desde que atendendo a condições específicas	<i>Lista de Equipamentos Mínimos (Minimum Equipment List - MEL)</i> significa um documento aprovado para uso de um operador de aeronave, em conformidade com ou mais restritiva que a MMEL estabelecida para o tipo ou modelo específico da aeronave, que lista itens que podem estar temporariamente inoperantes, observadas as limitações, procedimentos e condições especiais de operação ali descritas, conforme aplicável	Visa dar maior clareza à definição de MEL e alinhar à definição proposta para MMEL Alterações: - Substituição de “lista” por “documento”, por ser expressão mais abrangente. - Aplicabilidade para um tipo ou modelo de aeronave, e não apenas a um tipo ^(a). - Inclusão do termo “temporariamente”, visando esclarecer que o equipamento não deverá ficar inoperante indefinidamente. Posicionamento: Sem óbice.

<i>Lista Mestra de Equipamento Mínimo (Master Minimum Equipment List – MMEL)</i> significa uma lista estabelecida para um particular tipo de aeronave pela organização responsável pelo projeto de tipo, com a aprovação do órgão certificador, contendo itens, um ou mais dos quais se permite que esteja inoperante ao início de um voo. A MMEL pode ser associada com condições especiais de operação, limitações ou procedimentos	<i>Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (Master Minimum Equipment List - MMEL)</i> significa um documento aprovado para um tipo ou modelo específico de aeronave que lista itens que podem estar temporariamente inoperantes, observadas as limitações, procedimentos e condições especiais de operação ali descritas, conforme aplicável.	Visa dar maior clareza à definição de MMEL^(b), tendo como referência a definição de MMEL em normativo da Agência da União Europeia para Segurança da Aviação (EASA). Alterações: - Substituição de “lista” por “documento”. - Aplicabilidade para um tipo ou modelo de aeronave, e não apenas a um tipo. - Inclusão do termo “temporariamente”. - Substituição do termo “aprovação do órgão certificador” por “documento aprovado”. De acordo com a ANAC, a alteração permitirá com que a aprovação do MMEL possa ser realizada por qualquer outra entidade reconhecida pela ANAC, inclusive outras autoridades de aviação civil. Posicionamento: Sem óbice.
--	---	---

- (a) O tipo de aeronave é uma categoria mais ampla que engloba várias aeronaves diferentes com características semelhantes, enquanto o modelo de aeronave se refere a uma aeronave específica dentro de um determinado tipo. Por exemplo, o Boeing 737 é um tipo de aeronave, e dentro desse tipo existem vários modelos diferentes, como o 737-800, o 737 MAX 8 e o 737-900ER.
- (b) A MEL é uma lista personalizada para cada aeronave, considerando as peculiaridades de cada equipamento. Por sua vez, a MMEL é um documento elaborado pelo fabricante da aeronave em colaboração com a autoridade regulatória, que lista todos os equipamentos que podem ser inoperantes em uma aeronave sem comprometer a segurança do voo. Portanto, a MMEL é uma lista padronizada e não específica, que serve de base para a elaboração da MEL.

RBAC nº 21 - Certificação de produto e artigo aeronáuticos

Texto Original	Proposta	Comentários
SUBPARTE A – GERAL	SUBPARTE A – GERAL	
	21.5a-I Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (MMEL)	Nova seção incluindo novos requisitos sobre MMEL

	(a) A MMEL deve assegurar que um nível de segurança aceitável, como pretendido pelos requisitos aplicáveis, seja mantido quando a aeronave for operada com um ou mais itens inoperantes, considerando os seguintes fatores: (1) redução das funcionalidades da aeronave ou de margens de segurança; (2) alteração na carga de trabalho ou degradação da eficiência da tripulação; (3) consequências à aeronave e seus ocupantes em razão das possíveis falhas posteriores que possuam o pior impacto à segurança operacional da aeronave quando esta for despachada em uma condição prevista na MMEL; e (4) consequências à aeronave e seus ocupantes em razão da ocorrência subsequente dos eventos externos contra os quais o item inoperante foi projetado para proteger, se aplicável.	A ANAC possui pouco suporte normativo para o desenvolvimento e aprovação de MMEL. A única referência existente é a IAC 3507 que, além de genérica, estaria desatualizada. O objetivo, portanto, é criar uma base normativa e melhorar o material orientativo de MMEL, similar ao modelo de <i>Operational Suitability Data</i> (OSD) adotado pela - <i>European Union Aviation Safety Agency</i> – EASA. O texto da seção foi integralmente baseado no <i>Certification Specifications and Guidance Material for Master Minimum Equipment List</i> (CS-MMEL) da EASA, item CS MMEL.140. A solução decorreu das conclusões da AIR promovida pela ANAC, resumizada em seção específica desta nota técnica. Posicionamento: Sem óbice
	(b) Cada item de MMEL deve ser tecnicamente justificado segundo métodos aceitáveis pela ANAC.	Posicionamento: Sem óbice. Recomenda-se esclarecer o que são “métodos aceitáveis” em regulamentação posterior da ANAC.
	(c) O detentor de uma MMEL ou Suplemento à MMEL aprovados deve colocar tais documentos à disposição de qualquer pessoa interessada.	Posicionamento: Sem óbice

	(d) O detentor ou requerente de um certificado de tipo para um avião com um ou mais motores a turbina ou para uma grande aeronave de asas rotativas, cujo requerimento para o modelo tenha sido realizado após [data DOU + 6 meses], deve possuir uma MMEL aprovada antes da emissão de um certificado de aeronavegabilidade padrão brasileiro para a aeronave envolvida.	Condiciona a emissão de certificado para um modelo de aeronave à aprovação prévia de uma MMEL após um prazo de vacância. De acordo com a ANAC, o desenvolvimento de MMEL já é prática de mercado há décadas para aeronaves minimamente complexas, de forma que não é esperado impacto significativo, seja para requerentes nacionais ou estrangeiros. Posicionamento: Sem óbice
	(e) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, o detentor ou requerente de uma emenda ao certificado de tipo ou de um certificado suplementar de tipo para aeronaves que possuam uma MMEL aprovada, cujo requerimento para a modificação tenha sido realizado após [data DOU + 6 meses], deve, antes da operação de uma aeronave com certificado de aeronavegabilidade padrão brasileiro com a modificação incorporada: (1) demonstrar que as modificações não impactam negativamente a MMEL aprovada; ou (2) obter a aprovação de um Suplemento à MMEL cobrindo as modificações realizadas.	No caso de modificações no certificado de tipo de uma aeronave que possui MMEL aprovada, deve-se demonstrar, antes da operação da aeronave, que as modificações não impactam negativamente a MMEL aprovada. Ou então obter a aprovação de uma MMEL suplementar cobrindo as modificações. Posicionamento: Sem óbice.

	(f) Caso o requerente não cumpra o estabelecido no parágrafo (e) desta seção, a ANAC poderá limitar o uso de itens de MMEL afetados pela modificação.	Pela leitura, o requerente não é obrigado a cumprir os requisitos previstos no parágrafo anterior (“e”). Mas caso não cumpra, há o risco da ANAC, a seu critério, limitar o uso de itens de MMEL afetados pela modificação. Posicionamento: Sem óbice. Sugere-se esclarecer, em regulamentação posterior, as situações que a ANAC poderá limitar o uso de itens de MMEL
	21.5b-I Avaliação Operacional de Aeronaves	
	(a) O detentor ou requerente de um certificado de tipo ou suplementar de tipo para um modelo de aeronave para o qual seja requerida habilitação de tipo para pilotos, conforme o RBAC 61, deve realizar uma campanha de avaliação operacional de forma aceitável e com resultado satisfatório caso tenha intenção de que sejam determinadas pela ANAC: (1) especificações para o treinamento mínimo recomendado visando a concessão da habilitação de tipo correspondente; (2) uma mesma habilitação de tipo para dois ou mais modelos; (3) recomendações de créditos de treinamento, exame e experiência recente em relação a uma aeronave para a qual tenha sido estabelecida similaridade operacional; ou (4) especificações para o treinamento mínimo recomendado para a operação de diferentes configurações ou modelos de aeronave que requeiram a mesma habilitação de tipo.	A avaliação operacional de aeronaves é realizada atualmente de forma voluntária. O dispositivo preserva essa característica, mas vincula essa avaliação a alguns benefícios - por exemplo, obter a mesma habilitação de tipo de um modelo de aeronave para outro modelo em razão de similaridades operacionais, ou que pilotos que possuam habilitação de tipo para um determinado modelo possam também operar aeronaves similares. Posicionamento: Sem óbice.

	(b) As determinações previstas no parágrafo (a) poderão ser limitadas pela ANAC se: (1) o certificado de tipo da aeronave correspondente for emendado ou um certificado suplementar de tipo for emitido para aquele modelo de aeronave; (2) tal modificação possa afetar apreciavelmente as determinações obtidas; e (3) o requerente à emenda ao certificado de tipo ou ao certificado suplementar de tipo não realizar uma campanha de avaliação operacional de forma aceitável e com resultado satisfatório para complementar as determinações aplicáveis." (NR)	Esse parágrafo permite à ANAC estabelecer limitações <i>a posteriori</i> às determinações que haviam sido obtidas – aquelas descritas nos itens 1 a 4 do parágrafo anterior Para que essas limitações sejam feitas, foram estabelecidas as condições 1,2 e 3, a serem preenchidas de forma acumulativa. Por exemplo, se o certificado foi emendado, mas não implicou em modificação que afete as determinações de forma apreciável (recomenda-se esclarecer o significado de “afetar apreciavelmente” em regulamentação posterior), então as determinações não poderão ser limitadas pela ANAC. Posicionamento: Sem óbice.
--	---	--

RBAC nº 61 - Licenças, habilitações e certificados para pilotos

Texto Original	Proposta	Comentários
61.215 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo	61.215 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo	
(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável.	(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, observando-se currículo mínimo estabelecido pela ANAC, incluindo , no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável.	Insere a expressão “observando-se currículo mínimo estabelecido pela ANAC”, harmonizando com o disposto na seção 61.213 (“Concessão de habilitação de tipo”) Posicionamento: Sem óbice.
61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo	61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo	

(b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas ao modelo da aeronave na qual tenha sido realizado o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado ou validado pela ANAC ou, caso este não exista, ministrado por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização consiste na leitura de material técnico que aborde as diferenças entre os modelos de aeronave, não sendo necessária a obtenção de endosso ou certificado adicional.	(b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo ou configuração de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas ao modelo ou configuração da aeronave na qual tenha sido realizado o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo ou configuração de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado ou validado pela ANAC ou, caso este não exista, ministrado por um PC ou PLA qualificado no modelo ou configuração. Já o treinamento de familiarização consiste na leitura de material técnico que aborde as diferenças entre os modelos ou configurações de aeronave, não sendo necessária a obtenção de endosso ou certificado adicional.	A inserção da expressão “configuração” visa, por meio do treinamento necessário, assegurar que o piloto esteja qualificado para operar diferentes configurações do mesmo modelo de aeronave. Posicionamento: Sem óbice.
61.219 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando	61.219 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando	
(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 30% (trinta por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.218(b)(3)(iii)(A), 61.218(b)(3)(iii)(B) ou 61.218(b)(3)(iii)(C), conforme aplicável.	(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, observando-se currículo mínimo estabelecido pela ANAC, incluindo, no mínimo, 30% (trinta por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.218(b)(3)(iii)(A), 61.218(b)(3)(iii)(B) ou 61.218(b)(3)(iii)(C), conforme aplicável." (NR)	Insere a expressão “observando-se currículo mínimo estabelecido pela ANAC”, harmonizando com o disposto na seção 61.213 (“Concessão de habilitação de tipo”) Posicionamento: Sem óbice.

19. Da análise da documentação disponibilizada, não foram observados aspectos que caracterizem onerosidade regulatória injustificada. Ressaltamos somente que alguns pontos deverão ser especificados em regulamentação posterior, conforme apontado no quadro acima. A maior parte dos conceitos e expressões considerados sucintos, a própria ANAC já informou no quadro comparativo disponibilizado na Consulta Pública que irá detalhar em instrução suplementar, como é o caso do item “b” da seção 21.5a-I (esclarecer quais os métodos considerados aceitáveis pela ANAC) e a condição 2 do item “b” (esclarecer o significado de “afetar apreciavelmente”) da seção 21.5b-I, da RBAC nº 21. Em relação ao item “f” (situações que a ANAC poderá limitar o uso de itens de MME) da seção 21.5a-I, essa possibilidade de detalhamento posterior não foi explicitada e seria recomendável, uma vez que o requerente deveria ter informações mais específicas sobre as situações em que a ANAC limitará o uso de itens de MME no caso de modificação, até porque as obrigações do parágrafo 21.5a-I(e) são de caráter eletivo.

3 CONCLUSÃO

20. Este Parecer apresentou considerações a respeito da Consulta Pública ANAC nº 03/2023, que apresenta proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos.

21. Após análise da documentação apresentada, não se observaram elementos que caracterizassem restrição concorrencial ou onerosidade regulatória injustificada. Dessa forma, sob essas duas óticas, não se vislumbram pontos de aperfeiçoamento da proposta, reforçando-se apenas a necessidade de detalhamento posterior de alguns pontos, conforme apontado no parágrafo 19.

22. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições desta Secretaria na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 2011, e Decreto nº 11.344, de 1º de janeiro de 2023.

Brasília, 02 de maio de 2023.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE GHEVENTER

Assessor

Documento assinado eletronicamente

MAURO RODRIGUES SANJAD

Assessor

Documento assinado eletronicamente

ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA RIBEIRO

Subsecretária de Regulação e Concorrência

[1] A Consulta Pública ANAC nº 03/2023 está disponível em: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>

[2] Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <https://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Gheventer, Assessor(a) Técnico(a)**, em 02/05/2023, às 15:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mauro Rodrigues Sanjad, Especialista em Regulação**, em 02/05/2023, às 15:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ana Patrizia Gonçalves Lira Ribeiro, Subsecretário(a)**, em 18/05/2023, às 09:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **33676839** e o código CRC **0473365F**.



DESPACHO

À Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR

Assunto: **Subsecretaria de Regulação e Concorrência do Ministério da Fazenda encaminha manifestação afeta à Consulta Pública nº 03/2023, que trata de proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 21, 61 e 01.**

Referência: **Ofício SEI Nº 16733/2023/MF, de 18 de maio de 2023 (SEI-ANAC nº 8628166 e nº 8628182).**

De ordem e considerando o processo nº 00066.004388/2020-13, encaminhe-se o documento sob referência para conhecimento e providências cabíveis.

Atenciosamente,

Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Ilana de Castro Guimarães, Analista Administrativo**, em 20/05/2023, às 21:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **8628902** e o código CRC **0B8168CE**.

Referência: Processo nº 00058.030573/2023-05

SEI nº 8628902



DESPACHO

À GTNI

Assunto: **Subsecretaria de Regulação e Concorrência do Ministério da Fazenda encaminha manifestação afeta à Consulta Pública nº 03/2023, que trata de proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 21, 61 e 01.**

Referência: **Ofício SEI Nº 16733/2023/MF, de 18 de maio de 2023 (SEI-ANAC nº 8628166 e nº 8628182).**

Por pertinência de matéria ao processo nº 00066.004388/2020-13, encaminhe-se o documento referenciado para conhecimento e providências cabíveis.

Atenciosamente,

COORDENADORIA DE ASSESSORAMENTO - CASSES/SAR



Documento assinado eletronicamente por **Felipe de Miranda Cardoso, Coordenador(a) de Assessoramento**, em 23/05/2023, às 10:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **8643779** e o código CRC **7FB542AD**.

Referência: Processo nº 00058.030573/2023-05

SEI nº 8643779

Contr. 31 - Anexo 1 - E-mail Rodrigo Hirayama.pdf

Reinaldo Giusti Egas

De: Rodrigo Hirayama
Enviado em: terça-feira, 18 de abril de 2023 16:06
Para: Tiago Antunes Vieira de Menezes
Cc: Reinaldo Giusti Egas; Antonio Jose Parente de Carvalho Junior; Fabio Luis Fassani; Marcelo Batista Saito
Assunto: Consulta Publica 3- MMEL - requisito 21.5a (d)

Boa tarde Thiago

Tudo bem?

Eu acompanhei o Webnário sobre a consulta pública 3. E gostaria de fazer a seguinte discussão para o requisito **21.5ª-I Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (MMEL)**

*(d) O detentor ou requerente de um certificado de tipo para um avião **com um ou mais motores a turbina** ou para uma grande aeronave de asas rotativas, cujo requerimento para o modelo tenha sido realizado após [data DOU + 6 meses], deve possuir uma MMEL aprovada antes da emissão de um certificado de aeronavegabilidade padrão brasileiro para a aeronave envolvida.*

Fiquei com uma dúvida, e achei melhor falar com você diretamente, ao invés de incluir um comentário no site da ANAC.

Lendo a minuta, eu entendi que o objetivo do requisito é que apenas aeronaves complexas precisem de uma MMEL. O mecanismo utilizado para distinguir uma aeronave complexa de uma simples foi o tipo de motorização. No entanto, hoje em dia existem aeronaves menores com tecnologia avançada embutida e que usam motores a pistão/compressão. Portanto, é possível que considerar apenas o tipo de motorização não seja a melhor abordagem. O requisito também não abordaria uma motorização elétrica. Que ficaria excluída de cumprir com a necessidade de uma MMEL.

Sugiro usar o termo "aviões complexos" e detalhar os critérios na Instrução Suplementar (IS) para determinar quais aeronaves seriam abrangidas por esse requisito.

Vocês chegaram a discutir esse assunto no grupo de trabalho?

Se quiser podemos marcar uma hora para conversarmos. Parabéns pelo trabalho.

Att.



Rodrigo Hirayama

Civil Aviation Regulation Specialist

Propulsion Specialist

Department of Airworthiness

Phone: +55 12 32036689 / +55 12 3203 6827

E-mail: rodrigo.hirayama@anac.gov.br

<https://www.gov.br/anac/pt-br>

CONFIDENTIALITY NOTICE » This e-mail from the Brazilian National Civil Aviation Agency (ANAC), authority established by Brazilian Law (11.182/2005), was directed exclusively to its addressee and may contain confidential data protected under professional secrecy rules. Its unauthorized use is illegal and may subject the transgressor to the law's penalties. If you're not the addressee, please send it back, elucidating the failure.