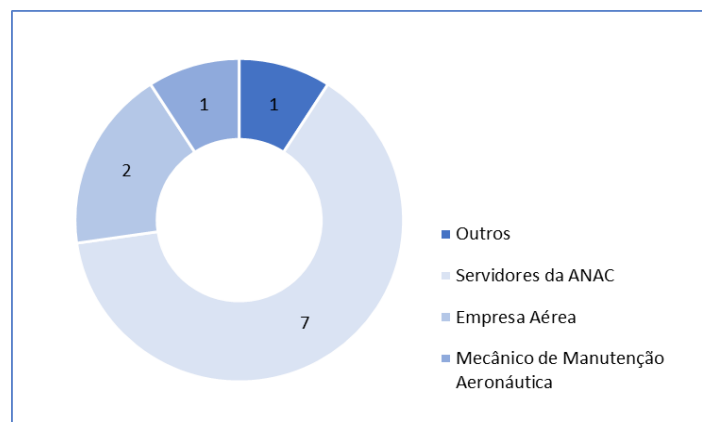




Contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2020

Propostas de edição de emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 43, intitulado “Manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração”, 121, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg”, e 135, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros”.

A Consulta Pública foi realizada no período de **28/05/2020 a 13/07/2020**, durante o qual foram recebidas **13 contribuições**, sendo duas de testes realizados e sem conteúdo. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.014820/2019-31

Julho/2020

CONTRIBUIÇÃO Nº 01	
Identificação	
Autor da Contribuição: Haroldo Monteiro Cristovão Categoria: Servidores da ANAC Instituição: ANAC	Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 121.362 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo:
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 121.362 Instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos (a) Um operador segundo o RBAC 121 somente pode realizar serviços de manutenção sob um certificado segundo o RBAC 145. O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado deve ser aqueles requeridos para manter a certificação conforme o RBAC 145.	
Justificativa: Se for deletado o texto do 121.362 será um caos, pois no RBAC 121 não tem requisitos similares aos do RBAC 145 para execução de serviços de manutenção. Exemplos de requisitos do RBAC 145 que o RBAC 121 não teria: Sistema de Inspeção, incluindo inicial, danos ocultos e final, manuais MOM e MCQ, pessoal de APRS, rastreabilidade de peças de reposição, ambiente de trabalho que garanta qualidade dos serviços de manutenção, etc. Para padronizar, deveria se tomar um caminho oposto, similar ao da EASA ou TCCA-Canadá, ou seja toda manutenção (incluindo manutenção de linha (ML), e esse termo ML poderia ser eliminado pois não teria mais utilidade) na aviação de porte somente pode ser executada sob um certificado Part 145 (ou regulamento que trata de AMOs(Approved Maintenance Organizations)).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 02	
Identificação	
Autor da Contribuição: Haroldo Monteiro Cristovão Categoria: Servidores da ANAC Instituição: ANAC	Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 121.362 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo:
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 121.362 Instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos (a) Um operador segundo o RBAC 121 somente pode realizar serviços de manutenção sob um certificado segundo o RBAC 145. O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado deve ser aqueles requeridos para manter a certificação conforme o RBAC 145.	
Justificativa: Se for deletado o texto do 121.362 será um caos, pois no RBAC 121 não tem requisitos similares aos do RBAC 145 para execução de serviços de manutenção. Exemplos de requisitos do RBAC 145 que o RBAC 121 não teria: Sistema de Inspeção, incluindo inicial, danos ocultos e final, manuais MOM e MCQ, pessoal de APRS, rastreabilidade de peças de reposição, ambiente de trabalho que garanta qualidade dos serviços de manutenção, etc. Para padronizar, deveria se tomar um caminho oposto, similar ao da EASA ou TCCA-Canadá, ou seja toda manutenção (incluindo manutenção de linha (ML), e esse termo ML poderia ser eliminado pois não teria mais utilidade) na aviação de porte somente pode ser executada sob um certificado Part 145 (ou regulamento que trata de AMOs(Approved Maintenance Organizations)).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 03	
Identificação	
Autor da Contribuição: José Volter Morais Coutinho Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica Instituição:	Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 121.362 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo:
Contribuição	
para propiciar um alinhamento de requisitos afetos a manutenção e a aeronavegabilidade solicito alteração no requisito 121.367(b) do RBAC 121. O texto do requisito 121.367(b) é: 121.367 Programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos (b) exista pessoal habilitado e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada dos serviços; e Ao consultar o requisito 121.367(b) do FAR 121 percebe-se que durante a tradução do requisito a palavra competente, da redação do requisito FAR121.367(b), foi traduzida como habilitado para o RBAC 121.367(b).	
Justificativa: Solicito que a palavra habilitado contida no RBAC 121.367(b) seja alterada para competente pois o significado da palavra competente engloba que a pessoa tenha o adequado treinamento adequado para a execução apropriada dos serviços.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 04	
Identificação	
Autor da Contribuição: Haroldo Monteiro Cristovão Categoria: Servidores da ANAC Instituição: ANAC	Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 43.3 (f) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo:
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 43.3(f) Reservado	
Justificativa: Se forem deletadas as seções 121.362 e 135.412 será um caos, pois no RBAC 121 e 135 não existem requisitos similares aos do RBAC 145 para execução de serviços de manutenção. Exemplos de requisitos do RBAC 145 que o RBAC 121/135 não teriam: Sistema de Inspeção, incluindo inicial, danos ocultos e final, procedimentos requeridos para os manuais MOM e MCQ (que não necessitam ter exatamente esses nomes e podem passar a não ser inseridos no sistema de manuais do operador, muitas vezes chamado de MGM), requisitos de pessoal, incluindo os de APRS, rastreabilidade de peças de reposição, ambiente de trabalho que garanta qualidade dos serviços de manutenção, etc. Para padronizar, deveria se tomar um caminho oposto, similar ao da EASA ou TCCA-Canadá, ou seja, toda manutenção (incluindo manutenção de linha (ML), e esse termo ML pode ser eliminado pois não teria mais utilidade) na aviação de grande porte e comercial somente pode ser executada sob um certificado EASA Part 145 (ou no caso do TCCA o regulamento 573, que trata de AMOs - Approved Maintenance Organizations). Em termos de custos, que não seriam alterados, deve-se lembrar que todos os operadores 121 ou 135 que executam serviços de manutenção, até o nível de manutenção de linha-ML, já tem um conjunto de recursos e instalações que satisfazem o RBAC 145 (por força dos requisitos 121.362 e 135.412). Caso eles já tenham uma capacidade instalada maior que ML, mas não conseguem incluir esses serviços nas EOs de operador pois os RBACs 121 e 135 limitam o aumento do escopo acima de ML, sem falar nas dúvidas sempre existentes sobre que serviços podem ser considerados dentro de ML, a solução é simples e não onerosa, que seria eliminar o termo Manutenção de Linha-ML e toda manutenção autorizada passaria para uma	

certificação RBAC145, pois a empresa já satisfaz todos os requisitos do RBAC 145. Seria somente uma questão de burocracia da ANAC, passar a capacidade certificada da EO 121 ou 135 para uma EO 145 incluindo o que se pretendia incluir a mais que manutenção de linha (termo a ser excluído no processo atual de revisão dos 43, 121 e 135).

Adicionalmente, cabe alertar que as únicas duas aplicações do termo Manutenção de Linha-ML estão sendo revisadas, dentro do RBAC 145 (“Eliminando-se o requisito de que acima de ML é necessário Hangar”) e dentro dos RBACs 43, 121 e 135 (“Eliminando-se o termo ML, devido a sua subjetividade, que é usado para definir se é necessário ou não o certificado COM 145”), assim o termo ou definição de ML pode ser removido dos RBACs.

Finalmente, considerando as atividades de certificação e supervisão pela ANAC, vale lembrar que as auditorias atuais de manutenção em operadores 121 e 135 tem 2 abordagens, a primeira abordagem é verificação do “CTM” (Garantia da Aeronavegabilidade da frota (Cheques de manutenção, DAs, Componentes controlados, Alterações e Reparos conforme dados técnicos aprovados/aceitos, configurações das ANVs conforme RBACs e TCs das aeronaves, etc)) e a segunda é verificação da capacidade dos serviços de manutenção que ela executa/executou/possui em suas EOs 121 ou 135 (Envolve Instalações/Ambiente, publicações técnicas, pessoal habilitado e qualificado, Equipamentos/ferramentas e partes ou peças de reposição/troca/estoque e consumáveis). Essa segunda abordagem, capacidade de executar serviços, é idêntica às atividades sob o RBAC145, assim não temos diferenças técnicas ou administrativas relevantes entre os processos 121/135 ou 145 de inclusão de novos serviços ou supervisão.

CONTRIBUIÇÃO Nº 05

Identificação

Autor da Contribuição: Haroldo Monteiro Cristovão
Categoria: Servidores da ANAC
Instituição: ANAC

Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 43.7 (e)
Tipo de Contribuição: Exclusão
Arquivo anexo:

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:
 43.7(e) Reservado

Justificativa:

Se forem deletadas as seções 121.362 e 135.412 será um caos, pois no RBAC 121 e 135 não existem requisitos similares aos do RBAC 145 para execução de serviços de manutenção. Exemplos de requisitos do RBAC 145 que o RBAC 121/135 não teriam: Sistema de Inspeção, incluindo inicial, danos ocultos e final, procedimentos requeridos para os manuais MOM e MCQ (que não necessitam ter exatamente esses nomes e podem passar a não ser inseridos no sistema de manuais do operador, muitas vezes chamado de MGM), requisitos de pessoal, incluindo os de APRS, rastreabilidade de peças de reposição, ambiente de trabalho que garanta qualidade dos serviços de manutenção, etc.

Para padronizar, deveria se tomar um caminho oposto, similar ao da EASA ou TCCA-Canadá, ou seja, toda manutenção (incluindo manutenção de linha (ML), e esse termo ML pode ser eliminado pois não teria mais utilidade) na aviação de grande porte e comercial somente pode ser executada sob um certificado EASA Part 145 (ou no caso do TCCA o regulamento 573, que trata de AMOs - Approved Maintenance Organizations).

Em termos de custos, que não seriam alterados, deve-se lembrar que todos os operadores 121 ou 135 que executam serviços de manutenção, até o nível de manutenção de linha-ML, já tem um conjunto de recursos e instalações que satisfazem o RBAC 145 (por força dos requisitos 121.362 e 135.412). Caso eles já tenham uma capacidade instalada maior que ML, mas não conseguem incluir esses serviços nas EOs de operador pois os RBACs 121 e 135 limitam o aumento do escopo acima de ML, sem falar nas dúvidas sempre existentes sobre que serviços podem ser considerados dentro de ML, a solução é simples e não onerosa, que seria eliminar o termo Manutenção de Linha-ML e toda manutenção autorizada passaria para uma certificação RBAC145, pois a empresa já satisfaz todos os requisitos do RBAC 145. Seria somente uma questão de burocracia da ANAC, passar a capacidade certificada da EO 121 ou 135 para uma EO 145 incluindo o que se pretendia incluir a mais que manutenção de linha (termo a ser excluído no processo atual de revisão dos 43, 121 e 135).

Adicionalmente, cabe alertar que as únicas duas aplicações do termo Manutenção de Linha-ML estão sendo revisadas, dentro do RBAC 145 (“Eliminando-se o requisito de que acima de ML é necessário Hangar”) e dentro dos RBACs 43, 121 e 135 (“Eliminando-se o termo ML, devido a sua subjetividade, que é usado para definir se é necessário ou não o certificado COM 145”), assim o termo ou definição de ML pode ser removido dos RBACs.

Finalmente, considerando as atividades de certificação e supervisão pela ANAC, vale lembrar que as auditorias atuais de manutenção em operadores 121 e 135 tem 2 abordagens, a primeira abordagem é verificação do “CTM” (Garantia da Aeronavegabilidade da frota (Cheques de manutenção, DAs, Componentes controlados, Alterações e Reparos conforme dados técnicos aprovados/aceitos, configurações das ANVs conforme RBACs e TCs das aeronaves, etc)) e a segunda é verificação da capacidade dos serviços de manutenção que ela executa/executou/possui em suas EOs 121 ou 135 (Envolve Instalações/Ambiente, publicações técnicas, pessoal habilitado e qualificado, Equipamentos/ferramentas e partes ou peças de reposição/troca/estoque e consumáveis). Essa segunda abordagem, capacidade de executar serviços, é idêntica às atividades sob o RBAC145, assim não temos diferenças técnicas ou administrativas relevantes entre os processos 121/135 ou 145 de inclusão de novos serviços ou supervisão.

CONTRIBUIÇÃO Nº 06

Identificação

Autor da Contribuição: Haroldo Monteiro Cristovão
Categoria: Servidores da ANAC
Instituição: ANAC

Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 135.412
Tipo de Contribuição: Alteração
Arquivo anexo:

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

135.412 Um operador segundo o RBAC 135 somente pode realizar serviços de manutenção se for certificado segundo o RBAC 145. O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva e alterações possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado deve ser aqueles requeridos para manter a certificação conforme o RBAC 145.

Justificativa:

Se forem deletadas as seções 121.362 e 135.412 será um caos, pois no RBAC 121 e 135 não existem requisitos similares aos do RBAC 145 para execução de serviços de manutenção. Exemplos de requisitos do RBAC 145 que o RBAC 121/135 não teriam: Sistema de Inspeção, incluindo inicial, danos ocultos e final, procedimentos requeridos para os manuais MOM e MCQ (que não necessitam ter exatamente esses nomes e podem passar a não ser inseridos no sistema de manuais do operador, muitas vezes chamado de MGM), requisitos de pessoal, incluindo os de APRS, rastreabilidade de peças de reposição, ambiente de trabalho que garanta qualidade dos serviços de manutenção, etc.

Para padronizar, deveria se tomar um caminho oposto, similar ao da EASA ou TCCA-Canadá, ou seja, toda manutenção (incluindo manutenção de linha (ML), e esse termo ML pode ser eliminado pois não teria mais utilidade) na aviação de grande porte e comercial somente pode ser executada sob um certificado EASA Part 145 (ou no caso do TCCA o regulamento 573, que trata de AMOs - Approved Maintenance Organizations).

Em termos de custos, que não seriam alterados, deve-se lembrar que todos os operadores 121 ou 135 que executam serviços de manutenção, até o nível de manutenção de linha-ML, já tem um conjunto de recursos e instalações que satisfazem o RBAC 145 (por força dos requisitos 121.362 e 135.412). Caso eles já tenham uma capacidade instalada maior que ML, mas não conseguem incluir esses serviços nas EOs de operador pois os RBACs 121 e 135 limitam o aumento do escopo acima de ML, sem falar nas dúvidas sempre existentes sobre que serviços podem ser considerados dentro de ML, a solução é simples e não onerosa, que seria eliminar o termo Manutenção de Linha-ML e toda manutenção autorizada passaria para uma certificação RBAC145, pois a empresa já satisfaz todos os requisitos do RBAC 145. Seria somente uma questão de burocracia da ANAC, passar a capacidade certificada da EO 121 ou 135 para uma EO 145 incluindo o que se pretendia incluir a mais que manutenção de linha (termo a ser excluído no processo atual de revisão dos 43, 121 e 135).

Adicionalmente, cabe alertar que as únicas duas aplicações do termo Manutenção de Linha-ML estão sendo revisadas, dentro do RBAC 145 (“Eliminando-se o requisito de que acima de ML é necessário Hangar”) e dentro dos RBACs 43, 121 e 135 (“Eliminando-se o termo ML, devido a sua subjetividade, que é usado para definir se é necessário ou não o certificado

COM 145”), assim o termo ou definição de ML pode ser removido dos RBACs.

Finalmente, considerando as atividades de certificação e supervisão pela ANAC, vale lembrar que as auditorias atuais de manutenção em operadores 121 e 135 tem 2 abordagens, a primeira abordagem é verificação do “CTM” (Garantia da Aeronavegabilidade da frota (Cheques de manutenção, DAs, Componentes controlados, Alterações e Reparos conforme dados técnicos aprovados/aceitos, configurações das ANVs conforme RBACs e TCs das aeronaves, etc)) e a segunda é verificação da capacidade dos serviços de manutenção que ela executa/executou/possui em suas EOs 121 ou 135 (Envolve Instalações/Ambiente, publicações técnicas, pessoal habilitado e qualificado, Equipamentos/ferramentas e partes ou peças de reposição/troca/estoque e consumáveis). Essa segunda abordagem, capacidade de executar serviços, é idêntica às atividades sob o RBAC145, assim não temos diferenças técnicas ou administrativas relevantes entre os processos 121/135 ou 145 de inclusão de novos serviços ou supervisão.

CONTRIBUIÇÃO Nº 07

Identificação

Autor da Contribuição: Haroldo Monteiro Cristovão
Categoria: Servidores da ANAC
Instituição: ANAC

Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 135.437(a)
Tipo de Contribuição: Exclusão
Arquivo anexo:

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:
 135.437(a) Reservado.

Justificativa:

Se forem deletadas as seções 121.362 e 135.412 será um caos, pois no RBAC 121 e 135 não existem requisitos similares aos do RBAC 145 para execução de serviços de manutenção. Exemplos de requisitos do RBAC 145 que o RBAC 121/135 não teriam: Sistema de Inspeção, incluindo inicial, danos ocultos e final, procedimentos requeridos para os manuais MOM e MCQ (que não necessitam ter exatamente esses nomes e podem passar a não ser inseridos no sistema de manuais do operador, muitas vezes chamado de MGM), requisitos de pessoal, incluindo os de APRS, rastreabilidade de peças de reposição, ambiente de trabalho que garanta qualidade dos serviços de manutenção, etc.

Para padronizar, deveria se tomar um caminho oposto, similar ao da EASA ou TCCA-Canadá, ou seja, toda manutenção (incluindo manutenção de linha (ML), e esse termo ML pode ser eliminado pois não teria mais utilidade) na aviação de grande porte e comercial somente pode ser executada sob um certificado EASA Part 145 (ou no caso do TCCA o regulamento 573, que trata de AMOs - Approved Maintenance Organizations).

Em termos de custos, que não seriam alterados, deve-se lembrar que todos os operadores 121 ou 135 que executam serviços de manutenção, até o nível de manutenção de linha-ML, já tem um conjunto de recursos e instalações que satisfazem o RBAC 145 (por força dos requisitos 121.362 e 135.412). Caso eles já tenham uma capacidade instalada maior que ML, mas não conseguem incluir esses serviços nas EOs de operador pois os RBACs 121 e 135 limitam o aumento do escopo acima de ML, sem falar nas dúvidas sempre existentes sobre que serviços podem ser considerados dentro de ML, a solução é simples e não onerosa, que seria eliminar o termo Manutenção de Linha-ML e toda manutenção autorizada passaria para uma certificação RBAC145, pois a empresa já satisfaz todos os requisitos do RBAC 145. Seria somente uma questão de burocracia da ANAC, passar a capacidade certificada da EO 121 ou 135 para uma EO 145 incluindo o que se pretendia incluir a mais que manutenção de linha (termo a ser excluído no processo atual de revisão dos 43, 121 e 135).

Adicionalmente, cabe alertar que as únicas duas aplicações do termo Manutenção de Linha-ML estão sendo revisadas, dentro do RBAC 145 (“Eliminando-se o requisito de que acima de ML é necessário Hangar”) e dentro dos RBACs 43, 121 e 135 (“Eliminando-se o termo ML, devido a sua subjetividade, que é usado para definir se é necessário ou não o certificado COM 145”), assim o termo ou definição de ML pode ser removido dos RBACs.

Finalmente, considerando as atividades de certificação e supervisão pela ANAC, vale lembrar que as auditorias atuais de manutenção em operadores 121 e 135 tem 2 abordagens, a

primeira abordagem é verificação do “CTM” (Garantia da Aeronavegabilidade da frota (Cheques de manutenção, DAs, Componentes controlados, Alterações e Reparos conforme dados técnicos aprovados/aceitos, configurações das ANVs conforme RBACs e TCs das aeronaves, etc)) e a segunda é verificação da capacidade dos serviços de manutenção que ela executa/executou/possui em suas EOs 121 ou 135 (Envolve Instalações/Ambiente, publicações técnicas, pessoal habilitado e qualificado, Equipamentos/ferramentas e partes ou peças de reposição/troca/estoque e consumáveis). Essa segunda abordagem, capacidade de executar serviços, é idêntica às atividades sob o RBAC145, assim não temos diferenças técnicas ou administrativas relevantes entre os processos 121/135 ou 145 de inclusão de novos serviços ou supervisão.

CONTRIBUIÇÃO Nº 08**Identificação**

Autor da Contribuição: Haroldo Monteiro Cristovão
Categoria: Servidores da ANAC
Instituição: ANAC

Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 121.362
Tipo de Contribuição: Alteração
Arquivo anexo:

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

121.362(a) Um operador segundo o RBAC 121 somente pode realizar serviços de manutenção se for certificado segundo o RBAC 145. O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva e alterações possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado deve ser aqueles requeridos para manter a certificação conforme o RBAC 145.

Justificativa:

Se forem deletadas as seções 121.362 e 135.412 será um caos, pois no RBAC 121 e 135 não existem requisitos similares aos do RBAC 145 para execução de serviços de manutenção. Exemplos de requisitos do RBAC 145 que o RBAC 121/135 não teriam: Sistema de Inspeção, incluindo inicial, danos ocultos e final, procedimentos requeridos para os manuais MOM e MCQ (que não necessitam ter exatamente esses nomes e podem passar a não ser inseridos no sistema de manuais do operador, muitas vezes chamado de MGM), requisitos de pessoal, incluindo os de APRS, rastreabilidade de peças de reposição, ambiente de trabalho que garanta qualidade dos serviços de manutenção, etc.

Para padronizar, deveria se tomar um caminho oposto, similar ao da EASA ou TCCA-Canadá, ou seja, toda manutenção (incluindo manutenção de linha (ML), e esse termo ML pode ser eliminado pois não teria mais utilidade) na aviação de grande porte e comercial somente pode ser executada sob um certificado EASA Part 145 (ou no caso do TCCA o regulamento 573, que trata de AMOs - Approved Maintenance Organizations).

Em termos de custos, que não seriam alterados, deve-se lembrar que todos os operadores 121 ou 135 que executam serviços de manutenção, até o nível de manutenção de linha-ML, já tem um conjunto de recursos e instalações que satisfazem o RBAC 145 (por força dos requisitos 121.362 e 135.412). Caso eles já tenham uma capacidade instalada maior que ML, mas não conseguem incluir esses serviços nas EOs de operador pois os RBACs 121 e 135 limitam o aumento do escopo acima de ML, sem falar nas dúvidas sempre existentes sobre que serviços podem ser considerados dentro de ML, a solução é simples e não onerosa, que seria eliminar o termo Manutenção de Linha-ML e toda manutenção autorizada passaria para uma certificação RBAC145, pois a empresa já satisfaz todos os requisitos do RBAC 145. Seria somente uma questão de burocracia da ANAC, passar a capacidade certificada da EO 121 ou 135 para uma EO 145 incluindo o que se pretendia incluir a mais que manutenção de linha (termo a ser excluído no processo atual de revisão dos 43, 121 e 135).

Adicionalmente, cabe alertar que as únicas duas aplicações do termo Manutenção de Linha-ML estão sendo revisadas, dentro do RBAC 145 (“Eliminando-se o requisito de que acima de ML é necessário Hangar”) e dentro dos RBACs 43, 121 e 135 (“Eliminando-se o termo ML, devido a sua subjetividade, que é usado para definir se é necessário ou não o certificado COM 145”), assim o termo ou definição de ML pode ser removido dos RBACs.

Finalmente, considerando as atividades de certificação e supervisão pela ANAC, vale lembrar que as auditorias atuais de manutenção em operadores 121 e 135 tem 2 abordagens, a primeira abordagem é verificação do “CTM” (Garantia da Aeronavegabilidade da frota (Cheques de manutenção, DAs, Componentes controlados, Alterações e Reparos conforme dados técnicos aprovados/aceitos, configurações das ANVs conforme RBACs e TCs das aeronaves, etc)) e a segunda é verificação da capacidade dos serviços de manutenção que ela

executa/executou/possui em suas EOs 121 ou 135 (Envolve Instalações/Ambiente, publicações técnicas, pessoal habilitado e qualificado, Equipamentos/ferramentas e partes ou peças de reposição/troca/estoque e consumáveis). Essa segunda abordagem, capacidade de executar serviços, é idêntica às atividades sob o RBAC145, assim não temos diferenças técnicas ou administrativas relevantes entre os processos 121/135 ou 145 de inclusão de novos serviços ou supervisão.

CONTRIBUIÇÃO Nº 09**Identificação**

Autor da Contribuição: GOL Linhas Aéreas S.A
Categoria: Empresa Aérea
Instituição: GOL Linhas Aéreas S.A

Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 43.3 (f)
Tipo de Contribuição: Inclusão
Arquivo anexo:

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

43.3(f) Uma empresa de transporte aéreo certificada que estiver operando conforme os RBAC 121 ou 135 pode executar manutenção, manutenção preventiva e alteração, conforme previsto no RBAC 121 ou RBAC 135.

Justificativa:

A execução de alterações é uma prerrogativa de operadores segundo o RBAC 121 ou RBAC 135, conforme Seções 121.379 e 135.437 dos referidos regulamentos.

Adicionalmente, a inclusão do termo “alteração” é consistente como a intenção de harmonização com a seção correspondente do 14 CFR Part 43 da FAA, conforme descrito na justificativa da Proposta de Alteração dos RBAC 43, 121 e 135, pois o parágrafo 43.3(f) do 14 CFR Part 43 da FAA também contém esse termo:

(f) The holder of an air carrier operating certificate or an operating certificate issued under Part 121 or 135, may perform maintenance, preventive maintenance, and alterations as provided in Part 121 or 135.

Finalmente, esta inclusão também consistente com a proposta apresentada no Formulário de Análise de para Proposição de Ato Normativo, pois permitirá que a empresa 121 ou 135 aproveite o máximo da sua capacidade de manutenção sem precisar de uma dupla certificação para a realização de alterações, desde que observadas as limitações constantes no parágrafo 121.379(a) do RBAC 121 (“executar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos conforme estabelecido em seu programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada e no seu manual de manutenção”).

CONTRIBUIÇÃO Nº 10**Identificação**

Autor da Contribuição: Felipe Eudes Pontes Fernandez
Categoria: Outros
Instituição:

Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 121.362
Tipo de Contribuição: Outros
Arquivo anexo:

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Incluir critérios nos requisitos 121.362 e 135.412 para definição de padrões de qualidade e recursos equivalentes aos exigidos para as oficinas de manutenção certificadas conforme RBAC 145.

Justificativa:

A Embraer agradece a oportunidade de enviar comentários para este Aviso de Audiência Pública No 13/2020 que trata da emenda aos RBAC 43, 121 e RBAC 135.

A limitação do escopo atual de permissão de operadores, certificados para operar conforme RBAC 121 e RBAC 135, realizarem manutenção das próprias aeronaves limitadas à manutenção de linha foi originada da incompatibilidade entre as exigências de recursos feitas a essas empresas e as exigências feitas às empresas de manutenção aeronáutica, certificadas conforme RBAC 145.

A proposta de alteração dos regulamentos para que as empresas de transporte aéreo, certificadas para operação conforme RBAC 121 e RBAC 135, possam executar tarefas de manutenção além da permitida atualmente, deve incluir, no mínimo, requisitos e critérios para definição de padrões de qualidade e recursos equivalentes aos exigidos para as oficinas de manutenção certificadas conforme RBAC 145.

CONTRIBUIÇÃO Nº 11

Identificação

Autor da Contribuição: WELLINGTON RODRIGUES

Categoria: Empresa Aérea

Instituição:

Documento: Minutas de emenda aos RBAC 43, 121 e 135

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 135.412

Tipo de Contribuição: Exclusão

Arquivo anexo:

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Observemos que, segundo o exposto pela minuta e em haverá dois critérios, diferentes e não harmoniosas entre si na forma de demonstrar junto à ANAC a capacidade de execução de manutenção nos diferentes níveis de complexidade.

Justificativa:

Poderá advir disto vários inconvenientes como a desvantagem competitiva imposta às OM (145) que já possuem grande investimento alocado em sua certificação para o atendimento deste mercado e estão sujeitas à procedimentos mais restritivos já consolidados objetivando a segurança de voo.