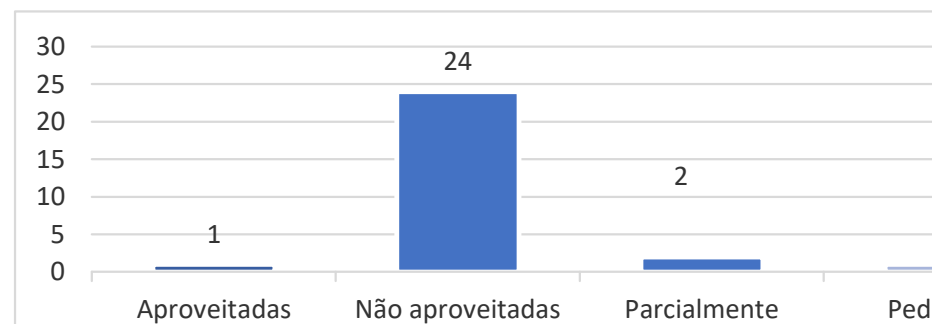




Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020

Proposta de **emenda 07 ao RBAC 145.**

A Consulta Pública foi realizada no período de 10 de julho a 27 de agosto de 2020, durante o qual foram recebidas **28 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições não aproveitadas, aproveitadas parcialmente e aproveitadas integralmente. Também foi recebido pedido de esclarecimento.



Processo 00058.015483/2019-08

março/2021

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.039	
Identificação	
Autor da Contribuição: Carlos Almeida Categoria: Servidores da ANAC Instituição: ANAC.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.1(b)-I Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a) Este regulamento descreve como obter um certificado de organização de manutenção de produto aeronáutico. Também apresenta as regras relacionadas ao seu desempenho na manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos aos quais se aplica o RBAC 43. Este regulamento se aplica a qualquer requerente ou detentor de um certificado de organização de manutenção emitido sob este regulamento.	
Justificativa: Sugestão para aproveitar essa revisão do RBAC 145 e alterar o item 145.1(a). Da forma que está, as pessoas entendem que o RBAC 145 descreve como obter um certificado (...) para os quais o RBAC 43 se aplica. No entanto, principalmente no momento atual devido à calamidade pública, enfraquecimento da economia, redução nas operações aéreas, não se justifica emitirmos um certificado de organização de manutenção apenas para que as oficinas façam serviços de manutenção em produtos brasileiros. Deveriam ter a liberdade em realizar serviços de manutenção em produtos estrangeiros, trazendo divisas para o país. Sugestão que fique claro que o RBAC 145 descreve como obter o certificado de organização de manutenção de produtos aeronáuticos. Além da obtenção do certificado, o RBAC 145 também apresenta as regras relacionadas ao seu desempenho quando realizada manutenção em produtos brasileiros. Com essa alteração, o texto se aproxima mais do texto FAA.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Entende-se já possível e viável a possibilidade de uma Organização de Manutenção - OM certificada prestar serviços de manutenção em produtos estrangeiros por meio de acordo de cooperação técnica entre a ANAC e a Autoridade de Aviação Civil - AAC do Estado de Registro, tendo em consideração o fato de estar envolvido questão de responsabilidade do Estado de Registro e de reconhecimento de aprovação de projeto de tipo envolvido; destaca-se que este último ponto foi tido como pilar essencial no contexto de garantia da aeronavegabilidade continuada.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.040	
Identificação	
Autor da Contribuição: Carlos Almeida Categoria: Servidores da ANAC Instituição: ANAC.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.211 (c)(1)(iii) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 145.221-I(c) - em relatório trimestral com os indicadores de desempenho de segurança operacional alinhados com o nível de desempenho de segurança operacional da ANAC.	
Justificativa: O PSOE (Capítulo IX) e mesmo ICAO requer que a ANAC monitore continuamente os níveis de desempenho de segurança operacional, com base no estabelecimento de metas e indicadores. A IS 145.214-001 apresenta indicador para monitorar o desempenho das OM 145. No entanto, não temos uma regra no RBAC que aponte essa necessidade de envio dos indicadores para a ANAC.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Entende-se que a inclusão, no RBAC 145, da exigência do envio de indicadores de desempenho de segurança operacional, que para as organizações de manutenção tem como representante definido e aceito pela ANAC o IR - Índice de Retrabalho, é desnecessária, pois tal exigência já consta na IS 145.214-001, sendo tratada como meio aceitável de cumprimento, o que permite uma abordagem mais flexível ao regulado, que por sua vez pode propor meio alternativo de cumprimento. Além disso, a verificação da utilização de tais indicadores consta como item de auditoria da ANAC (está no formulário F-900-50). Ademais, em um contexto de cultura de segurança operacional, uma abordagem mais prescritiva não seria necessária para este caso específico.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.041	
Identificação	
Autor da Contribuição: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.103(a)(2)(vii)-III Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Manter o dispositivo regulamentar como está até que a autoridade do trabalho torne o desempenho de segurança da gaiola em norma própria.	
Justificativa: Iniciemos a discussão tomando o termo Aircraft Tire Safety Cage: a reinforced structure that has been specifically designed to protect service personnel from the effects of any explosive event that may occur during the pressurization of a tire/wheel assembly. Na época em que a disposição foi inserida no regulamento, havia a constatação que nenhuma organização de manutenção sequer conhecia o assunto gaiola de segurança certificada contra explosão para o conjunto de rodas e freios em montagem fora da aeronave. Inclusive dentro da própria ANAC, sendo que a disposição veio alertar os INSPAC do problema. Adicionalmente, em auditorias de organizações de manutenção, era evidente que os dispositivos em uso estavam totalmente fora do contexto em termos de segurança. Ou seja, não havia regra do trabalho que impusesse tal dispositivo, bem como outra regra. Reforçamos que, existem variados documentos que apontam a necessidade da utilização da gaiola: 1- a FAA AC 20-97 recomenda na seção 5(a)(3) - Inflate the tire assembly in a safety cage. 2- a Bridgestone care_and_maintenance estabelece, na seção 3.(7) Inflate in a safety cage to the rated inflation pressure. 3- talvez não tão evidente, o manual de treinamento da Michelin Level I possui a seguinte disposição: When inflating tires, be sure to use a suitable inflation cage, embora na página 12 do manual já para Level II estabeleça: the assembly should be placed in a safety cage . 4- Na página 3 do General Practices da DUNLOP temos o seguinte: Make sure that you have an applicable safety cage. e na seção B: WARNING: WHEN YOU INFLATE THE TYRE, ALWAYS PUT THE TYRE AND WHEEL ASSEMBLY IN A SAFETY CAGE. TYRES AT HIGH PRESSURES CAN BE DANGEROUS. 5- O Technical Manual NAVAIR 04-10-506 Aircraft Tires and Tubes da Marinha Norte Americana possui na seção 4.18 possui extensa menção ao safety cage. 6- o link que segue comenta da necessidade de se observar a inflação inicial na gaiola: https://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/aero_05/textonly/m03txt.html Diga-se: Accordingly, when wheel/tire assemblies are initially inflated with bottled nitrogen in the tire shop, the wheel/tire assembly is enclosed in a cage to protect against injury and damage in case of an explosion Vale ressaltar que a ANAC foi mais além ao apontar que tal dispositivo necessitava de uma certificação de seu uso pretendido, ou seja, à prova de explosão, de forma que os inspetores não fossem ludibriados com a falsa sensação que qualquer dispositivo funcionasse. Lá nos EUA (ao contrário do que pensa a autoridade do trabalho brasileira), existe a OSHA 1910.177 determina quais os requisitos de desempenho de uma gaiola. É claro que quando o dispositivo foi inserido, muitas organizações apenas se puseram contra o investimento nesse tipo de equipamento pois existem muitos fornecedores de gaiolas, mas eficientes contra explosão, poucos. Entretanto, a segurança do MMA e de todos a sua volta as vezes dependem de uma determinação mais incisiva da ANAC quando se percebe a falta de legislação específica de outros órgãos governamentais. Dessa forma proponho que o dispositivo legal permaneça para garantir a segurança das operações em organizações de manutenção que fazem revisão de conjuntos roda/freio até que uma normativa brasileira ABNT, MT, etc reivindique para si tal competência.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

Nota-se que a Advisory Circular - AC 20-97 da Federal Aviation Administration – FAA, referenciada na contribuição, não é mandatória e não estaria no nível de regulamento, mas um material de orientação. Assim como as demais referências elencadas, a referida AC descreve a importância de uma gaiola de segurança, mas sem definir especificações técnicas que garantam o desempenho do dispositivo. Também não há parâmetros para avaliar a efetividade do dispositivo. Outrossim, o texto anterior que requer somente gaiolas, e que se pretende revogar, não é abrangente o suficiente para prever uso de outras possibilidades, como pneus inflados em fossos abaixo do piso, atrás de paredes reforçadas (sem presença humana e monitorado por vídeo), etc.

Ademais, entende-se que atualmente o assunto é bem sedimentado em organizações de manutenção supervisionadas pela ANAC.

Contudo, a revogação do referido requisito não implica em permissão para as OM abdicarem de condições necessárias para se manter um nível aceitável da segurança no trabalho. O requisito do RBAC 145, contido no parágrafo 145.103(a)(2)(ii) juntamente com o requisito 12.7.7(b) da Norma Regulamentadora - NR-12 corroboram esse posicionamento.

Além disso, a implementação do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (que inclui fatores humanos na manutenção), juntamente com a promoção e disseminação da cultura da segurança operacional nas organizações de manutenção têm fortalecido a conscientização sobre a questão de segurança na aviação e especificamente na manutenção, o que coincide em alguns pontos, preocupações ligadas à segurança do trabalho e segurança operacional, em um contexto voltado para as condições de trabalho.

Referências:

-Norma Regulamentar (NR-12 - SEGURANÇA NO TRABALHO EM MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS - Portaria SEPRT n.º 916, de 30 de julho de 2019);

12.7.7 Nas atividades de montagem e desmontagem de pneumáticos das rodas das máquinas e equipamentos não estacionários, que ofereçam riscos de acidentes, devem ser observadas as seguintes condições:

a) os pneumáticos devem ser completamente despressurizados, removendo o núcleo da válvula de calibragem antes da desmontagem e de qualquer intervenção que possa acarretar acidentes; e

b) o enchimento de pneumáticos só poderá ser executado dentro de dispositivo de clausura ou gaiola adequadamente dimensionada, até que seja alcançada uma pressão suficiente para forçar o talão sobre o aro e criar uma vedação pneumática.

-RBAC 145.103(a) Cada organização de manutenção certificada deve prover:

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

(ii) áreas de trabalho segregadas que permitam que operações perigosas ou prejudiciais para o ambiente de trabalho ou operações sensíveis, tais como pintura, limpeza, soldagem, usinagem, jateamento, montagem e desmontagem de rodas e trabalho em baterias e equipamentos aviônicos e eletrônicos, sejam executadas apropriadamente e de uma maneira que não afetem adversamente (ou sejam afetadas adversamente por) outros artigos ou atividades de manutenção ou alteração;

Itens alterados na proposta:

Não aplicável.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.042	
Identificação	
Autor da Contribuição: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.103(a)(2)(vii)-II Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Manter o dispositivo regulamentar anterior como estava.	
Justificativa: Inicialmente vamos esclarecer que existem dois tipos mais utilizados de sistema de armazenamento de ar comprimido : os compressores convencionais, que possuem o conjunto motor-compressor-cilindro de ar e válvulas de segurança num sistema integrado com ou sem rodas, e os de maior, porte, os cilindros estacionários que são alimentados com unidades de compressores geralmente multi pistão ou estacionários tais como o compressor tipo parafuso sem fim e grandes cilindros externos e independentes do compressor. Na época em que a disposição foi inserida no regulamento, havia a constatação que nenhuma organização de manutenção sequer se preocupava com o fato de que cilindros de ar podem explodir. Má manutenção ou inibição do sistema de segurança podem ser a causa raiz.. Ora, se a segregação de materiais combustíveis é necessária (quando for) e justificada, a exigência de que outro equipamento com potencial destrutivo também é justificado. A regra criada era que os cilindros, ou os compressores convencionais ficassem instalados fora do ambiente de manutenção da aeronave, devidamente segregados para evitar que uma eventual explosão (concordo que são raros os eventos) do cilindro não atingissem a aeronave e as pessoas em volta. Não raro as pessoas que utilizam cilindros convencionais inibem as válvulas de segurança para evitar que o compressor fique desligando sozinho durante períodos de alta demanda de ar, não observando que a causa raiz é o possível subdimensionamento. De fato, as publicações que tratam da instalação de redes de ar comprimido não detalham essa questão de onde colocar o cilindro. Vejamos o manual intitulado: Dimensionamento de Redes de Ar Comprimido da PARKER (Apostila M1004 BR). Reserva-se na seguinte instrução: Os reservatórios devem ser instalados de modo que todos os drenos, conexões e aberturas de inspeção sejam facilmente acessíveis. Em nenhuma condição, o reservatório deve ser enterrado ou instalado em local de difícil acesso; deve ser instalado, de preferência, fora da casa dos compressores, na sombra, para facilitar a condensação da umidade e do óleo contidos no ar comprimido. Pelo que se observa, mesmo a NR13, que trata de vasos de pressão não aborda esse aspecto da instalação. Acrescenta-se ao problema a possibilidade de ignição de vapores combustíveis devido à partida e funcionamento do motor elétrico. Observem que se as ferramentas de hangar são tipicamente pneumáticas por causa do mesmo problema, não faz sentido introduzir o compressor em si. Portanto, a proposta é manter o dispositivo anteriormente estabelecido pois detalha uma característica de segurança que complementa as práticas de instalação deste tipo de equipamento.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Especificamnte no contexto da contribuição em tela, entende-se que o risco de explosão de cilindros de ar comprimido ou vasos de pressão utilizados em OM é muito baixo e raro e por isso não necessitaria ser tratado em regulamento de aviação civil, a exemplo de outras autoridades aeronáuticas. Não obstante, a manutenção de cilindros, que engloba a atividade de inspeção, de suas tubulações, mangueiras e válvulas de segurança já é tratada por normas de segurança do trabalho (NR 1 e 13). Salienta-se que a revogação do referido requisito <u>não</u> implica em permissão para as OM abdicarem de condições necessárias para se manter um nível aceitável da segurança no trabalho. O requisito do RBAC 145, contido no parágrafo 145.103(a)(2)(ii) juntamente com as seções 13.5.2, 13.5.3 e 13.5.4 da Norma Regulamentadora - NR-13 corroboram esse posicionamento. Ainda, a alteração na regra não tem por finalidade impedir a utilização de áreas isoladas para a instalação de cilindros de ar comprimido, mas possibilitar que tal alternativa seja entendida como boa prática com potencial de complementar ao que já consta no rol de regras contidas em normas regulamentadoras do Ministério da Economia/	

Secretaria do Trabalho.

Finalmente, as IS 145-001 e 145-009 poderão abordar o tema para orientar os regulados, no contexto da manutenção de equipamentos, conforme requerido na seção 145.109(b)-I do RBAC 145.

Referências:

-Norma Regulamentar (NR-1 - DISPOSIÇÕES GERAIS e GERENCIAMENTO DE RISCOS OCUPACIONAIS - Portaria SEPRT n.º 6.730, de 09 de março de 2020)

- 1.3 Competências e estrutura
 - 1.3.1 A Secretaria de Trabalho - STRAB, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho - SIT, é o órgão de âmbito nacional competente em matéria de segurança e saúde no trabalho para:
 - a) formular e propor as diretrizes, as normas de atuação e supervisionar as atividades da área de segurança e saúde do trabalhador;
 - ...
 - d) promover a fiscalização do cumprimento dos preceitos legais e regulamentares sobre Segurança e Saúde no Trabalho - SST em todo o território nacional;
- 1.4 Direitos e deveres
 - 1.4.1 Cabe ao empregador:
 - a) cumprir e fazer cumprir as disposições legais e regulamentares sobre segurança e saúde no trabalho;
 - ...
 - g) implementar medidas de prevenção, ouvidos os trabalhadores, de acordo com a seguinte ordem de prioridade:
 - I. eliminação dos fatores de risco;
 - II. minimização e controle dos fatores de risco, com a adoção de medidas de proteção coletiva;
 - III. minimização e controle dos fatores de risco, com a adoção de medidas administrativas ou de organização do trabalho;

-Norma Regulamentar (NR-13 - CALDEIRAS, VASOS DE PRESSÃO, TUBULAÇÕES E TANQUES METÁLICOS DE ARMAZENAMENTO - Portaria SEPRT n.º 915, de 30 de julho de 2019):

- 13.5.2 Instalação de vasos de pressão, 13.5.3 Segurança na operação de vasos de pressão e 13.5.4 Inspeção de segurança de vasos de pressão.

-RBAC 145.103(a) Cada organização de manutenção certificada deve prover:

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

(ii) áreas de trabalho segregadas que permitam que operações perigosas ou prejudiciais para o ambiente de trabalho ou operações sensíveis, tais como pintura, limpeza, soldagem, usinagem, jateamento, montagem e desmontagem de rodas e trabalho em baterias e equipamentos aviônicos e eletrônicos, sejam executadas apropriadamente e de uma maneira que não afetem adversamente (ou sejam afetadas adversamente por) outros artigos ou atividades de manutenção ou alteração;

Itens alterados na proposta:
Não aplicável.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.043	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Jose Ronaldo Da Luz Categoria: Outros Instituição: Outros.</p>	<p>Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.3(a)-II Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: MANTER O TEXTO ATUALMENTE EM VIGOR. "Gestor do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Gestor do SGSO significa a pessoa única e identificável, na estrutura da organização de manutenção, formalmente designada pelo GR e aceita pela ANAC, que é responsável por prover orientações e coordenação ao planejamento, implementação e operacionalização do Sistema do Gerenciamento de Segurança Operacional da organização. O Gestor do SGSO representa a organização perante a ANAC nos assuntos referentes ao Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional."</p>	
<p>Justificativa: O Gestor do SGSO, juntamente com o GR e o RT, tem posição de gerência na OM conforme o RBAC 145, devendo ter tratamento isonômico quanto ao requisito de SER CADASTRADO PELA ANAC. Em nome da "redução de carga burocrática" não se pode discriminar o Gestor do SGSO, desprestigiando o cargo/função. Se o cargo/função NÃO tem a devida importância para a ANAC, melhor seria então voltar àquela condição antes da Emenda 4 do RBAC 145, quando o Gestor do SGSO não era requerido. Ademais, há de se ter consonância com o parágrafo 145.151 (a)-V: "sobre a prerrogativa de não aceitação da indicação do Gestor Responsável, Gestor do SGSO e RT pela ANAC:" - Como NÃO ACEITAÇÃO do que NÃO REQUER ACEITAÇÃO (CADASTRAMENTO) ? E, ainda, há de ser ter consonância com o texto proposto para o parágrafo 145.51 (e) (2) e (3).</p>	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
<p>Fundamento: A retirada da necessidade de cadastramento do Gestor de SGSO não se trata em hipótese alguma de questão de discriminação ou desprestígio do cargo. Não há correlação sobre isso. A medida é de desburocratização e visa também harmonizar com as referências internacionais, como por exemplo: - ICAO – recomenda apenas a indicação do nome do Accountable Manager para a autoridade local e designação interna do Safety Manager (sem “cadastramento”). - EASA – O Acordo/MAG (EASA/EU e Brasil) requer apenas o “cadastramento” do Accountable Manager, não do Quality Manager (que possivelmente será substituído pelo “manager of the compliance monitoring function”), embora para as OMs EASA Part 145 fora dos acordos isso seja requerido. - FAA – Somente o Accountable Manager é requerido que seja listado (“cadastrado”) nas Especificações Operativas. - TCCA Canada – Somente o “person responsible for maintenance”, que também é responsável pelo SMS (podendo delegar) é “aprovado e cadastrado”. Ressalta-se ainda que permanece a obrigatoriedade de designação do Gestor do SGSO pela OM. Por isso, na Certificação inicial, quando se deve apresentar o MGSO, é possível identificar o Gestor do SGSO e realizar a devida análise para fins de aceitação conforme descrito no parágrafo 145.51 (e) (2) e (3) mencionado pelo regulado.</p>	
<p>Itens alterados na proposta: Não aplicável.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.044	
Identificação	
Autor da Contribuição: Jose Ronaldo Da Luz Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.151(a)-I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 145.51 (a)-I (2) “Gestor do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Gestor do SGSO, o qual deve ser cadastrado na ANAC”	
Justificativa: O Gestor do SGSO, juntamente com o GR e o RT, tem posição de gerência na OM conforme o RBAC 145, devendo ter tratamento isonômico quanto ao requisito de SER CADASTRADO PELA ANAC. Em nome da "redução de carga burocrática" não se pode discriminar o Gestor do SGSO, desprestigiando o cargo/função. Se o cargo/função NÃO tem a devida importância para a ANAC, melhor seria então voltar àquela condição antes da Emenda 4 do RBAC 145, quando o Gestor do SGSO não era requerido. Ademais, há de se ter consonância com o parágrafo 145.151 (a)-V: "sobre a prerrogativa de não aceitação da indicação do Gestor Responsável, Gestor do SGSO e RT pela ANAC:" - Como NÃO ACEITAÇÃO do que NÃO REQUER ACEITAÇÃO (CADASTRAMENTO) ? E, ainda, há de se ter consonância com o texto proposto para o parágrafo 145.51 (e) (2) e (3).	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Contribuição repetida. Vide resposta à contribuição id. 14.043.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.045	
Identificação	
Autor da Contribuição: Jose Ronaldo Da Luz Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.161 (c)-I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: MANTER O TEXTO ATUALMENTE EM VIGOR. “Cada organização de manutenção certificada deve manter arquivado o cadastramento, emitido pela ANAC, do GR, do Gestor do SGSO e do RT. No caso da desvinculação do GR, do Gestor do SGSO e/ou do RT, a organização, bem como os referidos profissionais, devem, dentro de até 10 (dez) dias úteis, informar o seu desvinculo à ANAC. Cada organização tem até 30 (trinta) dias, a partir da data da desvinculação, para solicitar o cadastramento de outros profissionais que atendam a este RBAC.”	
Justificativa: O Gestor do SGSO, juntamente com o GR e o RT, tem posição de gerência na OM conforme o RBAC 145, devendo ter tratamento isonômico quanto ao requisito de SER CADASTRADO PELA ANAC. Em nome da "redução de carga burocrática" não se pode discriminar o Gestor do SGSO, desprestigiando o cargo/função. Se o cargo/função NÃO tem a devida importância para a ANAC, melhor seria então voltar àquela condição antes da Emenda 4 do RBAC 145, quando o Gestor do SGSO não era requerido. Ademais, há de se ter consonância com o parágrafo 145.151 (a)-V: "sobre a prerrogativa de não aceitação da indicação do Gestor Responsável, Gestor do SGSO e RT pela ANAC:" - Como NÃO ACEITAÇÃO do que NÃO REQUER ACEITAÇÃO (CADASTRAMENTO) ? E, ainda, há de ser ter consonância com o texto proposto para o parágrafo 145.51 (e) (2) e (3).	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Contribuição relacionada com manifestação prévia. Vide resposta à contribuição id. 14.043.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.046	
Identificação	
Autor da Contribuição: Jose Ronaldo Da Luz Categoria: Outros Instituição: Outro.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.163 (a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: "Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, aceito pela ANAC, que consiste de treinamento inicial e recorrente. Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para ACEITAÇÃO da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC."	
Justificativa: No início do texto, alterou-se o termo APROVADO para ACEITO, porém na parte final foi mantido o termo APROVAÇÃO no texto proposto para essa Emenda 07.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Trata-se de correção textual da proposta. Entretanto, pela análise da adequação do texto, foi novamente alterado na Reunião de Diretoria, conforme voto do relator.	
Itens alterados na proposta: (a) Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, aceito pela ANAC , que consiste de treinamento inicial e recorrente. Esse programa deve ser aprovado pela ANAC, exceto se de outra forma determinado por esta Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para aprovação da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.047	
Identificação	
Autor da Contribuição: Jose Ronaldo Da Luz Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.214-I(b) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O texto do caput 145.214-I (b) "Cada organização de manutenção CERTIFICADA deve:" nao se coaduna com o texto do parágrafo 145.214-I (b) (2): "demonstrar que o SGSO está implantado na certificação INICIAL;"	
Justificativa: Sendo a empresa já CERTIFICADA esta já teve uma certificação INICIAL (e muitas delas, antes mesmo do advento do SGSO na legislação brasileira). Portanto, o conflito pode gerar interpretações adversas. A legislação tem de ser clara e coerente.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Em um contexto de implementação por fases, o texto proposto estabelece que todas as organizações de manutenção devem estar com o SGSO implantado no momento da certificação inicial, e teriam um prazo de 2 (dois) anos para o seu completo funcionamento, ou seja, 2 anos para cumprir com todos os itens presentes na fase de operacionalização. Destaca-se que com a atual emenda do RBAC 145, as empresas certificadas já deveriam ter o SGSO totalmente operacional no momento da sua certificação, ao invés de apenas implatado. Adicionalmente, caso ocorra de uma empresa recém certificada não ter concluído a fase de operacionalização, esta teria o prazo de 2 (dois) anos adicionais, a contar da data da sua certificação inicial.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.048	
Identificação	
Autor da Contribuição: Jose Ronaldo Da Luz Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.221-I (b) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: "(b) um relatório trimestral contendo a relação do pessoal técnico vinculado à organização de manutenção, DESDE QUE HAJAM ALTERAÇÕES EM RELAÇÃO AO ÚLTIMO RELATÓRIO ENCAMINHADO À ANAC."	
Justificativa: Considerando que os propósitos desta Emenda 07 são "reduzir a carga burocrática e aumentar a efetividade dos requisitos", e tendo em vista que a maior parte das OM têm pouca rotatividade de pessoal, é mister isentá-las do envio trimestral deste relatório de pessoal, quando não há alterações em relação ao último enviado.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: O requisito que estabelece a necessidade do envio trimestral contribui com o processo de supervisão da ANAC, e por isso foi mantido no regulamento. Para reduzir a carga burocrática, a ANAC está estudando outras soluções para minimizar os efeitos dessa necessidade sobre o regulado.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.049	
Identificação	
Autor da Contribuição: Thiago Romano Luz Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.3(a)-II Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: MANTER O TEXTO ATUALMENTE EM VIGOR.	
Justificativa: Gestores do SGSO, Gestores Responsáveis e Responsáveis Técnicos têm posição de gerência na OM e devem ter tratamento idêntico no que diz respeito ao requisito de "ser cadastrado pela ANAC." Também deve ser observada a coerência com o parágrafo 145.151 (a)-V e com o texto proposto para o parágrafo 145.51 (e) (2) e (3).	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Vide resposta à contribuição id. 14.043.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.050	
Identificação	
Autor da Contribuição: Thiago Romano Luz Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.151(a)-I Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 145.151 (1)-i (2) Gestor do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Gestor do SGSO, O QUAL DEVE SER CADASTRADO NA ANAC.	
Justificativa: Gestores do SGSO, Gestores Responsáveis e Responsáveis Técnicos têm posição de gerência na OM e devem ter tratamento idêntico quanto ao requisito de ser cadastrado pela ANAC. Também deve ser observada a coerência com o parágrafo 145.151 (a)-V e com o texto proposto para o parágrafo 145.51 (e) (2) e (3).	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Vide resposta à contribuição id. 14.043.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.051	
Identificação	
Autor da Contribuição: Thiago Romano Luz Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.161 (c)-I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Manter o texto atualmente em vigor	
Justificativa: Gestores do SGSO, Gestores Responsáveis e Responsáveis Técnicos têm posição de gerência na OM e devem ter tratamento idêntico quanto ao requisito de ser cadastrado pela ANAC. Também deve ser observada a coerência com o parágrafo 145.151 (a)-V e com o texto proposto para o parágrafo 145.51 (e) (2) e (3).	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Vide resposta à contribuição id. 14.043.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.052	
Identificação	
Autor da Contribuição: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.3(c)-I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro a alteração da definição ou sua exclusão. No caso de alteração, deveria ser removida da frase a menção à responsabilidade técnica: (c)-I Ser diretamente responsável significa ter delegação atribuída para qualquer trabalho executado pela organização de manutenção ou, quanto à manutenção subcontratada, (a organização de manutenção certificada) designar uma pessoa com vínculo contratual com ela para supervisionar o trabalho executado por uma pessoa não certificada; quanto às pessoas não certificadas da organização, assumir a condução como supervisor do serviço sendo executado. A pessoa diretamente responsável não precisa constantemente observar fisicamente e instruir cada trabalhador, mas deve estar disponível para consulta em assuntos que requeiram instruções ou decisões de hierarquia superior	
Justificativa: O Responsável Técnico de uma organização é, perante o CREA, a pessoa que tem a atribuição de ser diretamente responsável pelas atividades de manutenção. Ao determinar, na frase proposta pela Autoridade: ... Ser diretamente responsável significa ter responsabilidade técnica por pode levar a crer que uma pessoa, independentemente do RT também pode ser responsável técnica, o que não é verdade. Concordo que o RT pode, em certa medida, delegar alguma atividade, tal como o Gestor Responsável, desde que determinado e aprovado no sistema da qualidade (MOM + MCQ), e que não incorra -se no risco da negligencia, imperícia e imprudência (DN-69 do CONFEA).	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: A proposta de alteração da regra não contemplou o destaque trazido pela contribuição, visto que o foco foi harmonizar o uso dos termos "pessoa" e "pessoal" no contexto do RBAC 145, conforme item 2 da pg. 2/13 do Quadro Compartivo, vide no endereço eletrônico: https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2020/15/cp-15-2020-quadro-comparativo.pdf . Vale comentar que o trecho alvo da contribuição reflète o entendimento também contido na norma de referência, o Title 14 CFR Part 145, section 145.3, paragraph c, da FAA, que usa a redação "directly in charge". Nota-se que tal entendimento já tem sido contemplado no RBAC 145, desde sua emenda 00, de 5.3.2013. Contudo, entende-se que a redação atual, acrescida da emenda proposta não conflita com a legislação do órgão de classe mencionado. Embora possa vir a existir o entendimento de que o uso da expressão "responsabilidade técnica" seja exclusivo de um RT, resta esclarecer que devido ao fato de haver outras funções dentro de uma OM que também são de caráter técnico, e devido ao fato de que os profissionais com tais funções assumem responsabilidades dentro do sistema envolvido, tal expressão é considerada adequada e internacionalmente harmonizada. Eventuais dúvidas poderão ser melhor esclarecidas por meio de material de orientação ao público externo à ANAC.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.053	
Identificação	
Autor da Contribuição: José Rodrigo Araújo De Souza E Rocha Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Organização de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.53(a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: NO ITEM 145.53(e)-I FALA QUE CASO A ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO POSSUA, ALÉM DE SUA SEDE, OUTRAS INSTALAÇÕES DE MANUTENÇÃO LOCALIZADA EM OUTROS ENDEREÇOS, PARA CADA ENDEREÇO SERÁ EMITIDA UMA ESPECIFICAÇÃO OPERATIVA PARA O MESMO CERTIFICADO. A CONTRIBUIÇÃO CONSISTE EM CRIAR FACILITAÇÃO EM ABERTURA DE BASE SECUNDÁRIA VISTO QUE A BASE PRINCIPAL JÁ POSSUI CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO, ONDE , A ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO PRECISA COMPROVAR QUE NA BASE SECUNDÁRIA OS SERVIÇOS SERIAM EXECUTADOS COM A MESMA COMPETÊNCIA DA BASE PRINCIPAL COMPROVANDO-SE QUE A BASE SECUNDÁRIA POSSUI TODOS OS REQUISITOS PREVISTOS PELO RBAC 145 E QUE ESTÁ EM CONFORMIDADE COM A ESTRUTURA DA BASE PRINCIPAL. NA QUESTÃO DO ESPAÇO FÍSICO, COMPROVAÇÃO ATRAVÉS DE PLANTA BAIXA, CONTRATO DE ALUGUEL SEM A NECESSIDADE DE COMPROVAÇÃO DA POSSE DA ÁREA E FOTOS COMPROVANDO O LOCAL. JUNTANDO A TUDO, UMA DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO GR - GESTOR RESPONSÁVEL SE COMPROMETENDO EM MANTER A BASE SECUNDÁRIA EM CONFORMIDADE COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE E QUE A BASE SECUNDÁRIA NÃO DEVERÁ EM NADA A BASE PRINCIPAL, MANTENDO AS MESMAS PRÁTICAS DE SEGURANÇA CONFORME COM O CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO EMITIDO PELA ANAC SOB PENA DE, EM CASO DE VERIFICAÇÃO ATRAVÉS DE FISCALIZAÇÃO, SEJA OBSERVADO NÃO CONFORMIDADE GRAVE QUE VENHA A SUSPENDER A BASE SECUNDÁRIA E POR CONSEQUÊNCIA A BASE PRINCIPAL ATÉ SOLUÇÃO DO AUTO E EM CASO DE NÃO RESPOSTA DA NÃO CONFORMIDADE OU REINCIDÊNCIA DA MESMA, SUSPENSÃO POR MAIOR TEMPO PODENDO CHEGAR A CASSAÇÃO DO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DAS BASES.	
Justificativa: EXISTE UMA DEMANDA, CONSIDERÁVEL, EM MANUTENÇÃO FORA DE BASE EM LOCAIS REMOTOS E QUE A ANAC PARA MINIMIZAR ESSA DEMANDA PERMITE QUE SE FAÇA MANUTENÇÃO FORA DE BASE POR OFICINAS CERTIFICADAS DEVIDAMENTE LIMITADAS. É SABIDO QUE MESMO QUE A ORGANIZAÇÃO ATESTE QUE IRÁ EXECUTAR A MANUTENÇÃO COMO SE A AERONAVE ESTIVESSE NA OFICINA, PODE ACONTECER QUE UM SERVIÇO OU OUTRO FIQUE A DESEJAR, PONDO EM RISCO A CONFIABILIDADE DO SERVIÇO COLOCANDO EM DÚVIDA A AERONAVEGABILIDADE DO PRODUTO AERONÁUTICO. A PROXIMIDADE DE UMA ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO HOMOLOGADA TRÁS CONFIABILIDADE AOS SERVIÇOS EM MANUTENÇÃO DE AERONAVES. OS SERVIÇOS FORA DE BASE SERIAM MAIS RESTRITOS, A CASOS REALMENTE NECESSÁRIOS, COM ISSO AUMENTANDO A CONFIANÇA NOS SERVIÇOS EXECUTADOS. A FACILIDADE EM EMPRESAS JÁ CERTIFICADAS QUE CONSEGUISSEM MANTER BASES SECUNDÁRIAS, APOIADAS PELA BASE PRINCIPAL E QUE PUDESSEM OFERECER SERVIÇOS REALMENTE IGUAIS AS SUAS BASES PRINCIPAIS SERIA UM AVANÇO GRANDE NA SEGURANÇA E AERONAVEGABILIDADE APROXIMANDO VERDADEIRAMENTE A ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO A AERONAVE.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Entende-se como não necessária a alteração sugerida, uma vez que a atual regulamentação voltada para a supervisão de Organizações de Manutenção já apresenta facilidade	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

para a certificação de bases secundárias, podendo ser utilizados os mesmos manuais (mesmo sistema da qualidade), mesmas ferramentas e mesmo pessoal da base principal.

Itens alterados na proposta:

Não aplicável.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.054	
Identificação	
Autor da Contribuição: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.153(b)(1) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Simplesmente remover o dispositivo proposto (145.153(b)(1)).	
Justificativa: Vejo que houve uma preocupação em ter aumentada a restrição no que concerne a quem pode ser um "Supervisor" ao determinar que este somente assim pode ser designado se for detentor de habilitação de MMA. Existe uma lógica em se observando o parágrafo 43.3(b) do RBAC 43, que determina que uma pessoa possa não seja requerida a ser detentora de habilitação MMA para a atividade de manutenção (desde que supervisionada por uma pessoa que efetivamente possua uma habilitação). Entretanto, temos questões interessantes aqui; em primeiro lugar o RBAC 145 não o define. Em segundo lugar, ao determinar que, para organizações certificadas no Brasil haja pelo menos um RT, o dispositivo proposto viola a resolução 218 de 1973 do CREA pois supervisão é referente à ATIVIDADE 1 - Supervisão, Coordenação, e Orientação Técnica. Ou seja, caberia ao RT "supervisionar". O requisito adicional parece então usurpar a função de quem deveria supervisionar, perante o CREA. Adicionalmente, ao ler as seções 1 do Annex 1 - Personnel Licensing (Definitions ...) não encontro a função "supervisor" como requerida a ser certificada perante uma habilitação específica e, na 4.2 do CHAPTER 4 do Annex 1 - Personnel Licensing, fica muito claro que a atividade de "supervisão" foge ao escopo de quem tem habilitação de MMA. Cabe então determinar qual exatamente é a função do "supervisor". Se for para as atividades intrínsecas de manutenção (onde insere-se a atividade crítica de inspeção), manutenção preventiva, reconstrução e alteração, o próprio dispositivo do RBAC 43 já determina que aquele que supervisiona seja detentor de habilitação. Se, por outro lado, a supervisão é uma ato meramente coordenativo, de planejamento e, quem sabe, orientação técnica (elaborar e acompanhar a execução de workscopes, ordens de engenharia, FCDA e demais documentos) a sociedade é prejudicada com o dispositivo adicional que requer a habilitação.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: A contribuição relaciona-se com tema fora do escopo da proposta de emenda em tela, todavia, cabe salientar que o supervisor, antigo executante, é o profissional que realiza as atividades de manutenção na empresa e, entre outras coisas, monitora os trabalhos executados por pessoas que não estão familiarizadas com os métodos, técnicas e uso de equipamentos e ferramentas. Portanto, faz-se necessário que esse profissional esteja devidamente habilitado pela RBAC 65, haja vista não haver hoje no Brasil outra forma de qualificação que garanta que tal profissional tenha a capacidade técnica necessária para exercer essa atividade.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.055	
Identificação	
Autor da Contribuição: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.51(a)(7) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (7) um programa de treinamento para APROVAÇÃO pela ANAC de acordo com a seção 145.163.	
Justificativa: O regulamento deve ter homogeneidade no que se refere os requisitos. Aceito pela ANAC e aprovado pela ANAC parecem que sempre foram atos formais diferentes. No prefácio do referido RBAC, não há uma definição do que é "ACEITO", tão pouco "APROVADO". Entretanto, ao ler o RBAC 01, encontro a seguinte definição: Aprovado significa, a menos que usado em referência a outra pessoa, aprovado pela ANAC ou por qualquer pessoa cuja competência de aprovação a ANAC reconheça, no assunto em questão, incluindo outras autoridades de aviação civil. Já no RBAC 21, a definição é mais substancial, sendo que edito o texto para extrair o ponto em questão: aprovação significa um documento emitido pela ANAC para, o qual certifica que está em conformidade com o respectivo salvo especificação em contrário. Leio que o texto fica mais confuso quando me deparo com o parágrafo 145.163(a) Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, ACEITO (MINHA MARCAÇÃO) pela ANAC, que consiste de treinamento inicial e recorrente. Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para APROVAÇÃO (MINHA MARCAÇÃO) da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC. Portanto, e pelo que sei, programa de treinamento é aprovado, ou seja, necessita de análise e ato formal de aprovação.	
Resultado da análise: Parcialmente aproveitada.	
Fundamento: Requisito alterado para adequação de termo utilizado refletindo uma correção textual. Entretanto, pela análise da adequação do texto, foi novamente alterado na Reunião de Diretoria, conforme voto do relator.	
Itens alterados na proposta: 145.51(a)(7) um programa de treinamento para aceitação <u>aprovação</u> da ANAC de acordo com a seção 145.163. 145.163(a) Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, aceito pela ANAC , que consiste de treinamento inicial e recorrente. Esse programa deve ser aprovado pela ANAC, exceto se de outra forma determinado por esta Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para aprovação da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.056	
Identificação	
Autor da Contribuição: Leopoldo Bruck Categoria: Outros Instituição: Outros.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.163 (a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, APROVADO pela ANAC, que consiste de treinamento inicial e recorrente. Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para aprovação da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC.	
Justificativa: O regulamento deve ter homogeneidade no que se refere os requisitos. Aceito pela ANAC e aprovado pela ANAC parecem que sempre foram atos formais diferentes. No prefácio do referido RBAC, não há uma definição do que é "ACEITO", tão pouco "APROVADO". Entretanto, ao ler o RBAC 01, encontro a seguinte definição: Aprovado significa, a menos que usado em referência a outra pessoa, aprovado pela ANAC ou por qualquer pessoa cuja competência de aprovação a ANAC reconheça, no assunto em questão, incluindo outras autoridades de aviação civil. Já no RBAC 21, a definição é mais substancial, sendo que edito o texto para extrair o ponto em questão: aprovação significa um documento emitido pela ANAC para, o qual certifica que está em conformidade com o respectivo salvo especificação em contrário. Leio que o texto fica mais confuso quando me deparo com o parágrafo 145.163(a) Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, ACEITO (MINHA MARCAÇÃO) pela ANAC, que consiste de treinamento inicial e recorrente. Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para APROVAÇÃO (MINHA MARCAÇÃO) da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC. Portanto, e pelo que sei, programa de treinamento é aprovado, ou seja, necessita de análise e ato formal de aprovação.	
Resultado da análise: Parcialmente aproveitada.	
Fundamento: Vide resposta à contribuição n ° 14.055.	
Itens alterados na proposta: Vide resposta à contribuição n ° 14.055.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.057	
Identificação	
Autor da Contribuição: Roger Carlo Minoto Da Silva Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Organização de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.103(b) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Cada organização de manutenção certificada com categoria célula deve prover instalações permanentes adequadas com tamanho apropriado para acomodar qualquer serviço em artigos listado em suas especificações operativas, e que garanta a proteção contra fatores ambientais adversos"(nos casos em que se requeira estas proteções nos dados técnicos aceitáveis do fabricante".)	
Justificativa: A inclusão desta informação vai de encontro com aos requisitos do próprio fabricante, pois quando há alguma restrição que requeira proteção contra fatores ambientais adversos, o próprio manual inclui estas restrições.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: A contribuição criticou a nova abordagem proposta. Todavia, cabe esclarecer que a necessidade de instalações não se limita a recomendações dos fabricantes, visto que está atrelada aos conceitos de boas práticas de manutenção da indústria e também está referenciada em Instrução Suplementar e outras normas infralegais nacionais e estrangeiras.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.058	
Identificação	
Autor da Contribuição: Roger Carlo Minoto Da Silva Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Organização de Manutenção Aeronáutica.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.3(d)-I Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A partir da revogação deste capítulo, poderiam confirmar se todas as tarefas realizadas abaixo de check C poderão ser realizadas no âmbito 121? (145.3(d)-I)	
Justificativa: Não apresentada.	
Resultado da análise: Não aplicável.	
Fundamento: Vale comentar que a exclusão da definição de manutenção de linha no RBAC 145 está relacionada com a alteração proposta no parágrafo 145.205(d). Por sua vez, o atual paragrafo145.205(d)(3) do RBAC 145 estabelece que uma organização de manutenção certificada de acordo com o RBAC 145 deve ter uma autorização explícita de "Manutenção de Linha" para realizar manutenção de linha em uma aeronave que opera segundo o RBAC 121 e RBAC 135. Contudo, esta informação se torna redundante pelo <i>modus operandi</i> da ANAC, que estabelece que a limitação de manutenção está de acordo com o definido pelas Especificações Operativas, ou seja, uma organização autorizada a realizar manutenção acima de linha, estaria implicitamente autorizada a realizar a manutenção de linha. Nota-se que ao excluir o parágrafo 145.205(d)(3) do RBAC 145, não se altera o atual escopo de manutenção de um operador certificado sob os RBAC121/135, visto que tal prerrogativa está descrita no paragrafo 43.7(e) do RBAC 43. Ou seja, as empresas que possuem esta prerrogativa, continuariam autorizadas a realizar manutenção até o nível de linha. Destaca-se, ainda, que a alteração do escopo de manutenção para estes operadores está sendo discutida e trabalhada no contexto do Tema 13 desta mesma Agenda Regulatória, do biênio 2019/2020.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.109	
Identificação	
Autor da Contribuição: Cristiano Viana Serra Villa Categoria: Servidores da ANAC Instituição: ANAC.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.163 (a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O requisito proposto está escrito assim: "(a) Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, aceito pela ANAC, que consiste de treinamento inicial e recorrente. Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para aprovação da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC." Sugiro trocar a "aprovação" por "aceitação"	
Justificativa: Harmonização com o texto proposto para o 145.51(a)(7), que fala de "aceitação" no lugar de "aprovação" do requisito atual.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Trata-se apenas de correção textual. Entretanto, pela análise da adequação do texto, foi novamente alterado na Reunião de Diretoria, conforme voto do relator.	
Itens alterados na proposta: 145.51(a)(7) um programa de treinamento para aceitação <u>aprovação</u> da ANAC de acordo com a seção 145.163. 145.163(a) Cada organização de manutenção certificada deve ter um programa de treinamento do pessoal, aceito pela ANAC , que consiste de treinamento inicial e recorrente. Esse programa deve ser aprovado pela ANAC, exceto se de outra forma determinado por esta Para cumprir com este requisito, cada requerente de um certificado de organização de manutenção deve submeter o programa de treinamento para aprovação da ANAC, conforme requerido pelo parágrafo 145.51(a)(7) deste RBAC.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.110	
Identificação	
Autor da Contribuição: Cristiano Viana Serra Villa Categoria: Servidores da ANAC Instituição: ANAC.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.51(a)(7) Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro definir no RBAC 01 o que é "aceito".	
Justificativa: O RBAC 01 define o que é "aprovado", seria bom também definir o que é "aceito".	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Entende-se que o conceito de “aceito” é adotado de diferentes formas pelas unidades organizacionais da ANAC e, se colocado no RBAC 01, passaria a ser aplicável a todas as áreas. No contexto deste regulamento o termo já é utilizado na IS 145-003, a qual faz parte da lista de orientações a serem revisadas em função da emenda ao RBAC 145, conforme elencada em análise de impacto regulatório (FAPAN) correspondente e registrada por meio do SEI/ANAC, documento 3737796.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.111	
Identificação	
Autor da Contribuição: Cristiano Viana Serra Villa Categoria: Servidores da ANAC Instituição: ANAC.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.214-I(a) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro manter a exigência do plano de implementação do SGSO.	
Justificativa: A primeira motivação é observar as SARPs da ICAO. O plano de implementação é exigido pelo Anexo 19, seção 4.1.2: "O Estado deverá garantir que o provedor de serviços desenvolva um plano para facilitar a implementação do SMS". Em segundo lugar, o plano de implementação auxiliará a OM em certificação a chegar na data de aprovação de certificação com o SGSO adequado a seu porte e complexidade, como exige a letra (b) do requisito. Adicionalmente, o plano de implementação irá guiar a OM na operacionalização do SGSO.	
Resultado da análise: Aproveitada.	
Fundamento: Embora a necessidade de um Plano de Implementação do SGSO esteja descrita na IS 145.214-001, a fim de eliminar qualquer dúvida sobre a sua obrigatoriedade, como a decorrente desta contribuição, será restabelecida sua menção no requisito 145.214-I do RBAC 145.	
Itens alterados na proposta: 145.214-I Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO (a) [Reservado] (b) Cada organização de manutenção certificada deve: (1) implantar, operacionalizar e manter um SGSO, de acordo com um plano de implementação, adequado ao seu porte e à complexidade de suas operações, conforme requerido e aceito pela ANAC; (2) demonstrar que o SGSO está implantado na certificação inicial; (3) assegurar a operacionalização do SGSO conforme os prazos aceitos pela ANAC. (i) A fase de operacionalização do SGSO inicia-se a partir da data de aprovação de sua certificação inicial; (ii) A fase de operacionalização do SGSO não deve exceder 2 (dois) anos, ou de outra forma aceita pela ANAC. ...	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.115	
Identificação	
Autor da Contribuição: Andrey Domingues De Lima Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Organização de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.211 (c)(1)(iii) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (iii) inspecionar artigos que estiveram envolvidos em acidentes aeronáuticos ou outras ocorrências que possam afetar a aeronavegabilidade e que implicaram na suspensão do CA pelo código 1 em aeronaves investigadas pelo CENIPA, quanto a danos ocultos, antes de executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração;"	
Justificativa: A adição do texto "e que implicaram na suspensão do CA pelo código 1 em aeronaves investigadas pelo CENIPA" objetiva especificar que a inspeção quanto a danos ocultos é requerida para aeronaves envolvidas em acidentes ou incidentes graves (Anexo 13 ICAO). O texto da maneira que foi escrito "ou outras ocorrências que possam afetar a aeronavegabilidade" por ser genérico pode dar margem para interpretações e exigências que vão além do aplicável (acidentes ou incidentes graves)	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: A alteração proposta objetiva justamente tornar o requisito mais amplo, pois abarca não somente danos proveniente de acidente ou incidentes graves, mas qualquer outra ocorrência aeronáutica que possa afetar a aeronavegabilidade. Dessa maneira pretende-se melhorar o nível de segurança operacional na aviação civil brasileira. Exemplo de ocorrências aeronáuticas consideradas e que podem afetar a aeronavegabilidade: enchentes, chuva de granizo, queda de hangar, etc. A IS Nº 145-009B deverá ser revisada para atualizar a definição de "inspeção por danos ocultos".	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.170	
Identificação	
Autor da Contribuição: Anderson Eustáquio Dos Santos - Gol Linhas Aéreas S.A. Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Organização de Manutenção Aeronáutica.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.103(b) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 145.103(b) Cada organização de manutenção certificada deve prover instalações adequadas com tamanho apropriado para acomodar qualquer serviço em artigos listados em suas especificações operativas, e que garanta a proteção contra fatores ambientais adversos, quando o serviço estiver sendo executado .	
Justificativa: A alteração proposta tem como objetivo permitir a uma organização de manutenção dispor de instalações não permanentes capazes de garantir a proteção do artigo contra fatores ambientais adversos, no momento em que ela estiver executando manutenção, manutenção preventiva ou alteração, e conforme restrições estabelecidas pelo fabricante do artigo especificamente para a execução do serviço a ser realizado. Entendemos que essa proposta é compatível com o objetivo da revisão da regra, conforme informado nos itens 2 e 11 do Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo referente a essa alteração.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: O principal objetivo da alteração neste item do regulamento é permitir que uma organização seja certificada para executar tarefas de um modelo de aeronave, mesmo se esta aeronave não caiba completamente no hangar, desde que os critérios técnicos de instalações exigidos pelo fabricante e fatores de proteções ambientais sejam previstos. Ao alterar o requisito, para a proposta contida na contribuição, estaríamos permitindo a certificação de empresas móveis ou sem qualquer instalação, impossibilitando qualquer atividade de fiscalização da ANAC. Entretanto, não esta sendo barrada a inclusão de instalações temporárias, desde que devidamente registradas em seus manuais e aceito pela ANAC.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.171	
Identificação	
Autor da Contribuição: Anderson Eustáquio Dos Santos - Gol Linhas Aéreas S.A. Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Organização de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.211 (c)(1)(iii) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 145.211(c) (Cada organização de manutenção certificada deve submeter e manter atualizado um manual de controle da qualidade em um formato aceitável pela ANAC que inclua o seguinte: (1) uma descrição do sistema e procedimentos usados para: [...] (iii) inspecionar artigos que estiveram envolvidos em acidentes aeronáuticos ou outras ocorrências que possam contribuir para o surgimento de algum dano secundário e sejam capazes de afetar a aeronavegabilidade, quanto a danos ocultos, antes de executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração;	
Justificativa: O objetivo da sugestão de alteração é deixar mais claro o que vem a ser “afetar a aeronavegabilidade” de um artigo e dentro do objetivo de uma inspeção quanto a danos ocultos, que essencialmente é “realizar inspeção em todos os artigos que se envolveram em quaisquer das modalidades de ocorrência aeronáutica, que possam ter contribuído para o surgimento de algum dano oculto em sua estrutura”, conforme descrição contida no item 3 do Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo referente a essa alteração. Adicionalmente, ressalta-se que a alteração proposta para este parágrafo não encontra paralelo no FAR 145.211(c)(iii), embora ela seja parte dos requisitos de fiscalização por parte da FAA, conforme descrito na FAA Order 8900.1, Vol. 6, Chapter 9, Section 11, com o mesmo objetivo de detectar danos secundários no artigo. Inspecting all articles that have been involved in an accident for hidden damage before performing maintenance, preventive maintenance, or alteration. The inspection includes a search for any secondary damage that could result from an accident, such as fire or heat damage. Ensure that items are disassembled as necessary and inspected for hidden damage in adjacent areas.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: O tema já é abordado no item 5.5.10.12 da IS N° 145-009B, que deverá ser revisada para atualizar a definição de "inspeção por danos ocultos". A alteração proposta torna o requisito mais amplo que o da FAA (FAR 145.211(c)(iii)), pois abarca não somente danos proveniente de acidente, mas de qualquer outra ocorrência aeronáutica que possa afetar a aeronavegabilidade. Dessa maneira pretende-se melhorar o nível de segurança operacional na aviação civil brasileira. Exemplo de ocorrências aeronáuticas consideradas e que podem afetar a aeronavegabilidade: enchentes, chuva de granizo, queda de hangar, etc.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.172	
Identificação	
Autor da Contribuição: Anderson Eustáquio Dos Santos - Gol Linhas Aéreas S.A. Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Organização de Manutenção Aeronáutica.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.221-I (a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 145.221-I menos que de outra forma "ACEITO" pela ANAC, cada organização de manutenção certificada deve encaminhar até o último dia útil do mês subsequente: (a) um relatório mensal contendo os serviços de manutenção executados naquele mês ou informando, se for o caso, a não execução de quaisquer serviços; e (b) um relatório trimestral contendo a relação do pessoal técnico vinculado à organização de manutenção e, caso aplicável, alterações ocorridas no trimestre anterior.	
Justificativa: Com o desenvolvimento tecnológico atual existem diversas possibilidades para que a ANAC tenha acesso a essas informações que são objeto da Seção 145.221-I e limitar essa possibilidade apenas ao envio de relatórios periódicos ou "outra forma especificada pela ANAC" significaria limitar a utilização dos recursos tecnológicos disponibilizados pelas OM. A OM poderia definir no seu MOM/MCQ uma forma de apresentação dessas informações à ANAC e submetê-la à aceitação da Agência. Assim, propõe-se alterar o termo "de outra forma especificado pela ANAC" por "de outra forma aceito pela ANAC". Esta proposta é compatível com o objetivo de alteração da regra, conforme exposto no item 2 do Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo referente a essa alteração, uma vez que não limita à ANAC o acesso às informações requeridas para a fiscalização das OMs, apenas abre opções para que essas informações sejam apresentadas de forma distinta de um relatório, mediante aceitação prévia da ANAC.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: O envio dos relatórios contribui com a formação de base de dados e com o processo de supervisão da ANAC. O termo "relatório" no requisito tem sentido amplo de documento que apresente a informação requisitada. Por tanto, não há que se falar em limitação quanto à utilização de recursos tecnológicos ou de forma de se apresentar os dados. O essencial é que as informações sejam claras, objetivas e enviadas com a periodicidade definida. Ainda, a ANAC está estudando solução para minimizar os efeitos dessa necessidade sobre o regulado através de um dispositivo digital que facilitará o reporte dessas informações entre o regulado e a ANAC.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 015/2020
Proposta de [emenda 07 ao RBAC 145](#).

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.173	
Identificação	
Autor da Contribuição: Anderson Eustáquio Dos Santos - Gol Linhas Aéreas S.A. Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica Instituição: Organização de Manutenção Aeronáutica.	Documento: Minuta RBAC 145 Emd 07 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.221-I (a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não aplicável.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 145.221-I menos que de outra forma "ACEITO" pela ANAC, cada organização de manutenção certificada deve encaminhar até o último dia útil do mês subsequente: (a) um relatório mensal contendo os serviços de manutenção executados naquele mês ou informando, se for o caso, a não execução de quaisquer serviços; e (b) um relatório trimestral contendo a relação do pessoal técnico vinculado à organização de manutenção e, caso aplicável, alterações ocorridas no trimestre anterior.	
Justificativa: Com desenvolvimento tecnológico atual existem diversas possibilidades para que a ANAC tenha acesso a essas informações que são objeto da Seção 145.221-I e limitar essa possibilidade apenas ao envio de relatórios periódicos ou "outra forma especificada pela ANAC" significaria limitar a utilização dos recursos tecnológicos disponibilizados pelas OM. A OM poderia definir no seu MOM/MCQ uma forma de apresentação dessas informações à ANAC e submetê-la à aceitação da ANAC. Assim, propõe-se alterar o termo "de outra forma especificado pela ANAC" por "de outra forma aceito pela ANAC". Esta proposta é compatível com o objetivo de alteração da regra, conforme exposto no item 2 do Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo referente a essa alteração, uma vez que não limita à ANAC o acesso às informações requeridas para a fiscalização das OMs, apenas abre opções para que essas informações sejam apresentadas de forma distinta de um relatório, mediante aceitação prévia da ANAC.	
Resultado da análise: Não aproveitada.	
Fundamento: Vide resposta à contribuição n° 14.172.	
Itens alterados na proposta: Não aplicável.	