

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 145, intitulado "Organizações de manutenção de produto aeronáutico", conforme competências atribuídas pelo art. 8º, incisos X, XVI, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

1.2. A presente proposta de emenda trata de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 145 (RBAC nº 145), referente às seções afetas a categorias e classes, limitações de certificação, procedimentos do manual da organização de manutenção e lista de capacidade. A proposta visa implementar o conceito de autoavaliação e autoinclusão de artigos como aeronave, motor ou hélice em Especificações Operativas (EO) de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA).

1.3. Atualmente, a prerrogativa de autoinclusão é concedida apenas para a inclusão de componentes aeronáuticos na Lista de Capacidade (LC), conforme previsão constante na seção 145.215 do RBAC nº 145.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. O processo originou-se da Ação nº 05.02 do Programa Voo Simples intitulada "Ampliação das autorizações das organizações de manutenção", fazendo parte das ações que compõem o eixo de iniciativas nº 5 sobre "Manutenção de aeronaves". O tema foi motivado pela oportunidade de se atingir maior flexibilidade e simplificação no processo de certificação e inclusão de serviços para as Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA). Nesse sentido, o tema avaliou dois aspectos levantados como possíveis problemas regulatórios (PR) no contexto das organizações de manutenção, a saber:

- PR-1: possibilidade de que a atual abordagem de inclusão de serviços em Especificações Operativas de OMAs possa estar gerando ônus não justificável em termos de agregação de valor em segurança operacional, em especial nos cenários de menor risco, acarretando custos para as organizações e uma alocação ineficiente de recursos no âmbito da ANAC;
- PR-2: possível existência de assimetria de exigências regulatórias aplicáveis a OMA e ao Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) para a prestação do mesmo serviço de manutenção aos operadores.

2.2. Os dois problemas regulatórios identificados, PR-1 e PR-2, possuem inter-relação. Por isso, o estudo tratou dos dois tópicos de maneira conjunta, sob a ótica da agregação de valor em segurança operacional. Buscou-se melhorias regulatórias e processuais que proporcionassem um aperfeiçoamento aos processos de inclusão de novos serviços para as OMAs, sobretudo para produtos como modelos de aeronaves, motores e hélices, os quais atualmente possuem um processo mais rígido. Assim, a solução para os problemas PR-1 e PR-2 foi tratada de maneira unificada neste projeto.

2.3. O projeto teve como objetivos:

- Reavaliar o modelo de certificação/inclusão em EO de Organizações de Manutenção, de forma a concentrar os esforços da Agência e do setor regulado nos casos em que há maiores níveis de exposição ao risco e, conseqüentemente, maior agregação de valor da avaliação da ANAC em termos de segurança, simplificando os processos onde há menor risco (menor agregação de valor);
- Identificar mecanismos mais eficientes e menos onerosos para endereçar a ampliação de autorização para as organizações de manutenção; e
- Efetuar melhorias processuais e de instruções aos regulados relativas ao tema.

2.4. Como forma de geração de alternativas para o tratamento dos problemas, foram estudados os normativos emitidos pela FAA, EASA, TCCA além dos *Standards and Recommended Practices*

(SARPs) emitidos pela ICAO no Anexo 8 referentes a aprovação de Organizações de Manutenção.

2.5. Após tratativas das alternativas propostas, considerou-se a utilização de um modelo de autoinclusão de artigos como aeronave, motor e hélice em EO em níveis progressivos, proporcionais ao risco, com adoção de critérios para cada nível. A abordagem de autoinclusão em EO poderá proporcionar ao setor um meio mais ágil de expansão das aprovações das OMA, bem como possibilitar à ANAC alocar os recursos humanos em processos com maior agregação de valor em termos de segurança operacional.

2.6. Visando verificar a receptividade quanto ao uso do mecanismo de autoinclusão em EO, e para colher contribuições dos regulados sobre os critérios a serem utilizados, foi realizada uma Tomada de Subsídios no período de 14/04 a 06/05/2022. A tomada de subsídios não alterou substancialmente o modelo proposto de autoinclusão, mas resultou na reavaliação do uso de alguns critérios. De maneira geral, a pesquisa reforçou convicções em relação aos critérios mais relevantes que deveriam ser adotados de forma a possibilitar que a OMA receba uma maior autonomia para autoinclusão de artigos e serviços em sua EO.

2.7. **Alterações propostas ao RBAC nº 145**

2.8. Atualmente a autoinclusão é permitida apenas para componentes aeronáuticos na Lista de Capacidade (LC). A base regulamentar para esse processo encontra-se no parágrafo 145.215(e)-I do RBAC nº 145.

2.9. O RBAC nº 145 não usa explicitamente a expressão "autoinclusão". Ele prevê o caso padrão de que a LC seja submetida à aceitação da ANAC, a menos que exista um procedimento diferente aceito pela agência. Tal previsão permite a adoção do mecanismo de autoinclusão em LC, por meio de um procedimento aceito pela ANAC no manual da organização de manutenção (MOM).

2.10. Para a implementação da autoinclusão em EO, propõe-se a utilização de abordagem similar. Alterações em EO, por padrão, deverão ser aprovadas pela ANAC, a menos que de outra forma estabelecido por agência. Os detalhes quanto ao procedimento de autoinclusão em EO, os níveis previstos e os critérios a serem observados para cada nível estarão definidos na Instrução Suplementar nº 145-001.

2.11. As alterações propostas no RBAC nº 145 estão concentradas nas seções 145.59, 145.61-I, 145.209 e 145.215.

2.12. Propõe-se alteração ao caput da seção 145.59 com a remoção da expressão "por modelo". Essa remoção está sendo proposta para permitir a implementação do nível 1 de autoinclusão em célula, que permitirá níveis mais simples de manutenção para um grupo de aeronaves, não sendo relacionada a um particular fabricante e modelo. De maneira similar, também permitirá a implementação do nível 1 de autoinclusão na categoria motor. A remoção da expressão "por modelo" também facilitará a inserção em EO da expressão "series" para contemplar modelos que são variantes de um modelo base. Deve-se reconhecer que o uso do termo "series" em EO pode tornar mais eficiente a aprovação da OMA para um conjunto de modelos que possuam alta similaridade entre si e cujos recursos para manutenção - como manuais e ferramental - sejam comuns.

2.13. Pela mesma razão, está sendo proposta a remoção das expressões "um ou mais modelo particular" e "de um particular fabricante" no parágrafo 145.61-I(a), com os devidos ajustes para compatibilização do texto.

2.14. A seção 145.209, a qual apresenta requisitos para o conteúdo do manual da organização de manutenção, está sendo alterada no parágrafo 145.209(d)(1) para a modificação da referência à nova seção 145.215-I, cuja inserção está sendo proposta nesta emenda. Adicionalmente, propõe-se alteração no parágrafo 145.209(d)(2), que passará a ser designado como 145.209(d)(2)-I. Nesse parágrafo, foi inserida necessidade de procedimento objetivando que a organização execute uma autoavaliação no processo de revisão das especificações operativas em adição ao processo de revisão da lista de capacidade. Tal processo torna-se necessário para os processos de autoinclusão nas especificações operativas. Para OMAs

que não executarão autoinclusão em EO ou LC, a autoavaliação prevista nesse item seria similar à avaliação que a organização já realiza atualmente, passando a ser procedimentada em benefício de maior organização e formalização do processo.

2.15. Com respeito à seção 145.215, propõe-se que ela passe a ser reservada. Atualmente, o foco dessa seção é a Lista de Capacidade, o formato dessa lista, a sua revisão e a disponibilização para a ANAC desse documento. Essa seção hoje prevê que a inclusão de novos itens na Lista de Capacidade deva ser precedida de autoavaliação e que, por padrão, as OMA devam submeter toda revisão da Lista de Capacidade à aceitação da ANAC, exceto se houver procedimento diferente aceito pela agência. Essa seção é, de forma geral, harmonizada com a respectiva seção do regulamento americano 14 CFR *part* 145, exceto pelo parágrafo 145.215(e)-I. Propõe-se reestruturar a seção, ampliando o seu escopo para contemplar também as Especificações Operativas. Nesse sentido, essa reestruturação, por tornar a seção diferente da respectiva seção do regulamento americano, teria sua designação mudada para 145.215-I. Propõe-se que o texto da seção original seja removido, e a seção passe a ser reservada.

2.16. A nova seção 145.215-I apresenta as seguintes mudanças em relação à atual seção 145.215:

- a) 145.215-I(a) - é em essência o parágrafo 145.215 atual, com uma reordenação de termos;
- b) 145.215-I(b) - o requisito atual previsto em 145.215(b) é prescritivo quanto ao formato de apresentação da lista de capacidade. Propõe-se que a forma da LC esteja estipulada não em regulamento, mas em documento de menor nível. Propõe-se redação mais ampla ao requisito, e que a lista de capacidade seja desenvolvida em um formato aceitável pela ANAC. Tal formato e campos necessários na LC já estão hoje definidos em IS. A abordagem proposta confere maior flexibilidade para a construção da lista e aceitação de formatos alternativos;
- c) 145.215-I(c) - o requisito é uma expansão em relação ao atual 145.215(c). Passará a estabelecer que a inclusão de novos artigos em EO ou em LC deve ser precedida de autoavaliação pela OMA. Essa expansão é importante em especial para as OMAs que serão autorizadas a realizar autoinclusão;
- d) 145.215-I(d) - requisito estabelece o padrão de que todo artigo deve estar contido em EO ou LC apenas após avaliação e aprovação pela ANAC. Alternativamente, passa a prever que possa haver uma forma alternativa a esse padrão. Essa possibilidade alternativa seria a autoinclusão, a ser detalhada na IS nº 145-001. A lógica normativa utilizada é similar à utilizada no atual parágrafo 145.215(e)-I;
- e) 145.215-I(e) - requisito baseado no atual 145.215(c). Passa a especificar que os documentos originados da autoavaliação devam ser retidos pelo tempo estabelecido pela ANAC, o que poderá ser feito em IS. O requisito atual sobre a retenção desses registros, presente na última sentença do parágrafo 145.215(c), não é específico quanto ao tempo de retenção, permitindo a interpretação de que seria requerida a retenção por tempo indeterminado ou que poderia ser pelo tempo de 5 anos, o qual é um padrão adotado em outras seções do RBAC nº 145.

2.17. Foram também propostas correções de terminologia, de grafia de palavras e pontuações ao RBAC nº 145, conforme registrado e justificado no Quadro Comparativo SEI 7561267.

2.18. O detalhamento da análise regulatória realizada se encontra no Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) integrante desta consulta pública. A proposta de texto da emenda ao RBAC nº 145 se encontra em arquivos com a proposta da resolução, do texto resultante do RBAC e do quadro comparativo, com comentários e justificativas para cada alteração.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

3.2. Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019; e

3.3. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1. A quem possa interessar está aberto o convite para participar deste processo de consulta pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta consulta pública serão bem-vindos.

4.2. Os interessados devem enviar os comentários por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>.

4.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final do RBAC nº 145 poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, considerando a relevância dos comentários recebidos, será realizada uma nova consulta pública.

4.4. Os comentários referentes a esta consulta pública devem ser enviados no prazo de 45 dias corridos a partir da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

5. CONTATO

5.1. Para informações adicionais a respeito desta consulta pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO

Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS

Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 3º andar - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil

Tel.: (61) 3314-4846

e-mail: gtno.spo@anac.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Lima Carneiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/10/2022, às 18:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7561403** e o código CRC **84F2A51C**.