

## RELATÓRIO DE ANÁLISE DOS COMENTÁRIOS RECEBIDOS

COMENTÁRIOS RECEBIDOS SOBRE A CONSULTA PÚBLICA DO PROCESSO Nº 60800.070455/2008-64 (RBHA nº 145) E RESPECTIVAS  
OBSERVAÇÕES

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>IVALDO J. MARTINS (1)<sup>1</sup></p> <p>Sou contra a proposta de alteração do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica RBHA 145.</p>	<p>Comentário sem justificativa ou proposta alternativa.</p>
<p>WOLNER AGUIAR (2)</p> <p>1) Manutenção do texto original a que se refere o RBHA 145.17 (b).</p> <p>Justificativas:</p> <p>- O texto sugerido facilita, de forma temerária, a execução de serviços pelas oficinas estrangeiras, nas aeronaves registradas no Brasil. O texto original permitia a renovação do CHE, por mais um período de 12 meses calendáricos, desde que a oficina estrangeira solicitasse, oficialmente, sua renovação da validade, com 30 dias de antecedência da data de expiração do mesmo e fosse constatado, através de auditoria técnica, que a oficina estrangeira continua mantendo as condições requeridas na seção 145.71. No novo texto, o período de renovação passa a ser de 24 meses, ou seja, dobrou o prazo de renovação do CHE das oficinas estrangeiras, além disto, não há previsão quanto à necessidade de auditoria técnica, (único procedimento para a certificação das condições requeridas na seção 145.71). O novo texto faz menção à continuidade do atendimento ao RBHA 145.71, pela oficina estrangeira, sem, contudo, prever averiguação das condições pela autoridade aeronáutica brasileira.</p> <p>- O tratamento que se pretende conceder às oficinas estrangeiras pelas autoridades aeronáuticas brasileiras não é dispensado pelos órgãos reguladores estrangeiros para as oficinas brasileiras. Muito pelo contrário, diga-se de passagem, tais órgãos têm sido extremamente rigorosos em suas auditorias às oficinas nacionais. A título exemplificativo, o FAA, para manter as homologações de oficinas de manutenção brasileiras, faz, no mínimo, 02 auditorias anuais, extremamente austeras, além de cobrar custos médios por oficina auditada, de US\$12,000.00 a auditoria.</p>	<p>A proposta em questão não pretende inovar. O objetivo é harmonizar com o regulamento equivalente da <b>Federal Aviation Administration</b> dos Estados Unidos da América. A alteração do texto do RBHA 145.17(b) que permite a renovação por vinte e quatro meses é a mesma do regulamento da FAA, conforme abaixo:</p> <p style="text-align: center;"><i>Sec. 145.55 Duration of certificates.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(b) A certificate or rating issued to a repair station located outside the United States is effective from the date of issue until the last day of the 12th month after the date of issue unless the repair station surrenders the certificate or the FAA suspends or revokes it. The FAA may renew the certificate or rating for 24 months if the repair station has operated in compliance with the applicable requirements of part 145 within the preceding certificate duration period.</i></p> <p>Além disso, a ANAC não objetiva eliminar a</p>

<sup>1</sup> Pode existir mais de um comentário de uma mesma pessoa.

	<p>auditoria para oficinas estrangeiras pelas seguintes razões:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O texto proposto requer que a oficina estrangeira atenda ao RBHA 145.71.</li> <li>- O RBHA 145.71(a) estabelece que uma oficina estrangeira para fazer jus a um CHE emitido segundo o RBHA 145 deve atender aos mesmos requisitos requeridos para emissão de um certificado de homologação para uma oficina brasileira, exceto aqueles especificados nas seções 145.39 até 145.43.</li> <li>- A ANAC continuará a executar a auditoria inicial (ou de certificação) nas oficinas (nacionais ou estrangeiras), conforme definido em RBHA 145.11 (b): <ul style="list-style-type: none"> <li><i>(b) [...] A verificação do atendimento aos requisitos deste regulamento deve incluir uma vistoria levada a efeito pela autoridade aeronáutica nas instalações do requerente.</i></li> </ul> </li> <li>- A ANAC não deixará de executar auditorias intermediárias ou de revalidação. O RBHA 145.23(a) permite que a ANAC inspecione as instalações de uma empresa homologada a qualquer tempo.</li> </ul>
<p>WOLNER AGUIAR (2)</p> <p>2) Manutenção do texto original a que se refere o RBHA 145.71 (c).</p> <p>Justificativas:</p>	<p>A oficina estrangeira deve necessariamente possuir certificação da autoridade aeronáutica do país onde ela está instalada (Referência RBHA 145.71(b)).</p>

<p>A proposta torna vulnerável a frota nacional, pois, ao se conceder o CHE a uma oficina estrangeira, para manutenções em aeronaves registradas no Brasil, sem prévia certificação pela ANAC, através de mero reconhecimento mútuo das funções de manutenção, firmado por acordo ou mesmo que não haja acordo pré-estabelecido, por simples consideração de equivalência dos requisitos, estar-se-á permitindo que tal oficina estrangeira realize de forma legalizada, manutenção, modificação ou reparo em aeronaves registradas no Brasil, ou em seus componentes, sem contudo, garantir-se de sua plena (ou mínima exigida) capacitação para execução de tais serviços.</p>	<p>A ANAC pretende aplicar esta seção 145.71(c) caso haja reciprocidade entre a ANAC e autoridade aeronáutica de outro país.</p> <p>A ANAC definirá critérios para emissão do CHE segundo esta seção.</p>
<p><b>WOLNER AGUIAR (2)</b></p> <p>3) Manutenção, na íntegra, do RBHA 145.17 ( c ) , ( d ) e ( e ) e do RBHA 145.23 ( b ).</p> <p>Justificativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modificações nos requisitos para emissão e/ou renovação de um CHE, se necessários, deveriam ter cunho mais austero e seletivo, objetivando não só o de se resguardar e/ou elevar o nível atual da qualidade destes serviços prestados, como também coibir práticas de crimes de descaminho (como no caso de importação de peças e materiais aeronáuticos), não amenizar o cumprimento de obrigações para a concessão de homologações, como se está propondo</li> <li>- A revogação, principalmente do que trata o RBHA 145.23 (b), desobriga a ANAC a realizar as auditorias ordinárias para aferição do nível de serviços de manutenção das oficinas estrangeiras, e, neste caso específico, abraçando, também, as oficinas domésticas (nacionais). Assim, se confirmando a exclusão de tal disposição normativa, o sistema hoje, já precário no controle das condições mínimas das oficinas nacionais, passaria a inexistir, situação altamente temerária, em contraponto com a segurança de vôo.</li> <li>- A proposta degradará, consideravelmente, o nível dos serviços de manutenção aplicados na frota nacional (por oficinas nacionais e estrangeiras) e contribuirá, negativa e significativamente, nas estatísticas dos acidentes aeronáuticos. Isto porque, as inúmeras irregularidades, hoje praticadas indiscriminadamente por oficinas de manutenção aeronáuticas inidôneas, são, já comprovadamente, classificadas como alarmantes, com a medida proposta, procedimentos marginais no cenário da manutenção aeronáutica nacional, tais como: a prática de crime de descaminho de peças e componentes, a existência de equipes técnicas sem qualificação mínima e ferramentais sem controle de aferição, o descontrole de assinatura de publicações, a falta de registro primários nos documentos das aeronaves, dentre outros, tomarão temerário volume, sem qualquer controle da autoridade competente.</li> </ul>	<p>A ANAC continuará a auditar as empresas. O RBHA 145.23 já estabelece que cada empresa homologada deve permitir que a ANAC audite suas instalações a qualquer tempo. Isto significa tantas vezes quantas forem julgadas necessárias pela ANAC.</p> <p>Uma Instrução Suplementar deve ser publicada pela ANAC para definir os critérios e a periodicidade de fiscalização dessas empresas de manutenção. A periodicidade não deve ser a mesma para todas as empresas. A ANAC está implantando indicadores que servirão de ferramenta decisória para definir essa periodicidade. Empresas com desempenho inferior serão inspecionadas com maior frequência.</p> <p>A ANAC não entende que haverá degradação do nível dos serviços de manutenção. Pelo contrário, essa sistemática deve contribuir para que as empresas sejam incentivadas a atingir níveis maiores de desempenho.</p> <p>Conforme estabelece o RBHA 145.1 o regulamento estabelece regras gerais de funcionamento para os detentores de tais</p>

	certificados e não para a ANAC;
<p><b>WOLNER AGUIAR (2)</b></p> <p>4) Texto a abordar:</p> <p><b>RBHA 43, APÊNDICE A:</b>  <i>(4) Grandes modificações de equipamentos. Alterações no projeto básico não conformes com recomendações do fabricante do equipamento ou não conformes com diretrizes de aeronavegabilidade são consideradas como grandes modificações de equipamento. Em adição, alterações no projeto básico de equipamentos de rádio-comunicação ou rádio-navegação aprovados por homologação de tipo ou por ordem técnica padrão que afetem a estabilidade de frequência, nível de ruído, sensibilidade, seletividade, distorção, radiações espúrias, características do controle automático de volume (AVC), resistência a testes de condições ambientais e qualquer alteração afetando o desempenho do equipamento, são também consideradas grandes modificações.</i></p> <p><b>RBHA 43.1:</b>  <i>(f) Este regulamento não se aplica às oficinas de manutenção aeronáutica referidas no RBHA 145.71(c). Tais oficinas podem aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamento que tenha sido por ela trabalhada. A documentação referente aos trabalhos realizados deve seguir os termos do acordo de reconhecimento de funções de manutenção firmado entre o Brasil e o país da oficina que realizou os trabalhos e autorizou o retorno ao serviço da aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamento.</i></p> <p><b>IAC 3150:</b>  <b>3.3 GRANDE MODIFICAÇÃO</b>  <i>Significa uma modificação não listada na especificação técnica aprovada da aeronave, motor ou hélice e que:</i>  <i>* Possa afetar substancialmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, características de vôo e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada a aeronavegabilidade; ou</i>  <i>* Não possa ser executada de acordo com práticas aceitáveis e usuais ou que não possa ser executada usando operações elementares (RBHA 10).</i>  [...]  <b>6.9 VALIDAÇÃO DE UM CHST ESTRANGEIRO ATRAVÉS DA EMISSÃO DE UM CHST</b>  <i>Um requerimento ou carta deve ser preenchida pelo detentor estrangeiro do STC, por exemplo, e</i></p>	<p>A alteração proposta pelo colaborador não é objeto de discussão desta consulta pública.</p> <p>A sugestão foi registrada pela ANAC e será considerada no momento oportuno.</p>

*encaminhado para o CTA através da autoridade aeronáutica estrangeira responsável pela aprovação original com a documentação necessária para avaliação do CTA. Os procedimentos e documentação necessária para tal estão descritos na FAA AC 21-2, Appendix 2, Brazilian Requirements, item 5 (aplicável aos FAA STC) e na CI 21-010, item 6 (aplicável a outros CHST estrangeiros).*

[...]

#### **CAPÍTULO 9 – ACEITAÇÃO DA APROVAÇÃO ESTRANGEIRA**

##### **9.1 GRANDES MODIFICAÇÕES**

##### **9.1.1 INCORPORAÇÃO QUANDO A AERONAVE POSSUÍA MARCAS DE NACIONALIDADE DO PAÍS EXPORTADOR**

[...]

*b) For comprovado que há aprovação do dado técnico concedida pela autoridade aeronáutica (ou por uma pessoa por ela designada) do país exportador e esse país possua um Acordo Bilateral de Segurança da Aviação (ou outro, como Memorando de Entendimento, Entendimento Técnico ou Procedimento Binacional, etc);*

*Observação: O CTA/IFI manterá uma lista atualizada dos países com acordos com o Brasil no “site” daquele Instituto na internet. Na data de publicação desta IAC estes países são os seguintes: EUA, Alemanha, Canadá, França, Inglaterra, Holanda, Itália, China e Japão.*

[...]

*f) Sendo a aeronave homologada no Brasil (aeronave com Relatório dos Requisitos Especiais Brasileiros - Relatório H-10 do CTA) e a modificação tiver sido aprovada no país de origem através de STC ou outro equivalente, não for considerada necessária a emissão de CHST para a modificação.*

#### **RBHA 145.71:**

*(c) Uma oficina estrangeira instalada em um país que tenha firmado um acordo com o Brasil para o reconhecimento mútuo das funções de manutenção, e que não seja detentora de um CHE emitido segundo o parágrafo (a) desta seção, pode realizar serviços de manutenção, modificação ou reparo em aeronaves registradas no Brasil, ou em seus componentes, se ela for autorizada a executar tais serviços no tipo de produto aeronáutico a ser mantido segundo as leis desse outro país e desde que essa oficina seja detentora de autorização específica do DAC emitida conforme os critérios do referido acordo.*

Texto sugerido:

#### **145.51 – PRERROGATIVAS DO CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA.**

*Uma oficina homologada segundo este regulamento pode:*

*(b) Aprovar, para retorno ao serviço, qualquer artigo para o qual foi homologada após o mesmo ter sido*

*submetido a manutenção, modificação ou reparo. Tais oficinas podem aprovar o retorno ao serviço de uma aeronave registrada no Brasil ou estrangeira, de um país que tenha firmado um acordo com o Brasil para reconhecimento mútuo das funções de manutenção. A documentação referente aos trabalhos realizados deve seguir os termos do acordo de reconhecimento de funções de manutenção firmado entre o Brasil e o país de origem da aeronave.*

*(e) Aprovar, para retorno ao serviço, qualquer aeronave homologada no Brasil (aeronave com Relatório dos Requisitos Especiais Brasileiros - Relatório H-10 do CTA) para a qual a oficina foi homologada, após a mesma ter sido submetida modificação mediante STC, desde que:*

*(b-1) For comprovado que há aprovação do dado técnico concedida pela autoridade aeronáutica (ou por uma pessoa por ela designada) do país detentor do STC e esse país possua um Acordo Bilateral de Segurança da Aviação (ou outro, como Memorando de Entendimento, Entendimento Técnico ou Procedimento Binacional, etc).*

Justificativas:

Todas as grandes modificações realizadas, ainda que 100% aprovadas pela ANAC, não atendem aos requisitos para exportação para os EUA. Ou seja, todas elas devem ser recertificadas de acordo com a regulamentação americana, para que a aeronave possa receber a matrícula americana. Esta recertificação não pode ser feita no Brasil, mesmo em oficina homologada FAA, ela tem que ser feita nos EUA. Algumas modificações, como por exemplo a do TCAS, a FAA apenas aprova através de STC (Supplemental Type Certificate).