



## **Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022**

**Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado  
“Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico”**

A Consulta Pública foi realizada no período de 25 de novembro de 2022 a 12 de janeiro de 2023. O prazo foi prorrogado para o recebimento de novas contribuições no período de 24 de janeiro a 11 de fevereiro de 2023. Foram recebidas **9 contribuições**.

Processo SEI nº 00058.039643/2020-30

### **Fevereiro/2023**

**NOTA 1:** Na Consulta Pública nº 16/2022 foram recebidas contribuições para a IS nº 145-001 Revisão “F”. Tais registros foram transferidos como contribuições para a Consulta Setorial nº 05/2022.

**NOTA 2:** Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta consulta pública representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (23070)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Carlos Almeida <b>Categoria:</b> Servidores da ANAC	<b>Documento:</b> Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 145.53(d) <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Na verdade trata de sugestão para a seção 145.1(a), nada a ver com a justificativa apresentada, mas a intenção é aproveitar a emenda do RBAC 145 e alinhar o texto do RBAC ao texto que deu origem ao mesmo, ficando da forma: "a) Este regulamento descreve como obter um certificado de organização de manutenção de produto aeronáutico. Também contém as regras relacionadas ao 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. "	
<b>Justificativa:</b> Justifica-se a alteração do texto pois na emenda 0 do RBAC 145 não foi apresentada justificativa alguma para uma alteração em relação ao texto original americano [ <a href="https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-H/part-145/subpart-A">https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-H/part-145/subpart-A</a> ].	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (23077)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> GE Celma Ltda <b>Categoria:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica	<b>Documento:</b> Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 145.215-I <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Melhora na redação do texto para evitar mal entendidos.	
<b>Justificativa:</b> Prezado(a), por favor consultar a página 22 (Art. 145.215-I (c) e (d)).	
<b>Anexo encaminhado pelo autor da contribuição (seção relevante):</b>  <b>RBAC nº 145 Emd 08 (minuta)</b> <b>Págs. 21 e 22.</b>  <a href="#">145.215-I Especificações operativas e lista de capacidade</a>  (a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido nas especificações operativas ou em uma lista de capacidade atualizada da organização. (b) A lista de capacidade deve ser desenvolvida em um formato aceitável pela ANAC.	

### Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

- (c) A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC, cada artigo somente poderá ser incluído nas especificações operativas ou na lista de capacidade (conforme aplicável) depois que executada uma autoavaliação pela organização de manutenção conforme procedimentos do parágrafo 145.209(d)(2)-I deste RBAC, para verificar se a organização satisfaz a todos os requisitos de instalações, recursos, equipamentos, materiais, dados técnicos, processos e pessoal treinado para executar o trabalho no artigo.
- (d) A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC, cada artigo somente pode estar contido nas especificações operativas ou na lista de capacidade se precedido de avaliação e aprovação da ANAC.
- (e) A organização de manutenção deve reter em arquivo os documentos da autoavaliação requerida por esta seção pelo período estabelecido pela ANAC.  
(Seção incluída pela Resolução nº xxx, de dd.mm.202x)

#### Comentário 1:

*"145.215-I (c) e (d): Ambiguidade entre os dois itens. Já que o primeiro menciona o verbo "incluir" na condição de "Autoavaliação", quando o segundo menciona o verbo "conter" na condição de "Avaliação e Aprovação da ANAC". Causa dúvida sobre qual requisito atender."*

#### Comentário 2:

*"Será que a OM terá que submeter a sua "Autoavaliação" para a ANAC e só depois que a ANAC avaliar e aprovar, é que a OM poderia "Auto incluir" ou "incluir"?"*

### CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (23079)

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** ricardo araujo pedreira

**Categoria:** Organização de Manutenção Aeronáutica

**Documento:** Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 145.215

**Tipo de contribuição:** Alteração

#### Contribuição

##### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Acredito que uma vez SUBMETIDA a análise os manuais e aprovados já deveria ser aprovado e enviado a E.O. liberando os serviços, perde-se tempo demais avaliando ferramentas, pedindo ferramentas inúteis que nunca serão usadas para ficarem expostas na parede, quando na verdade quem faz a manutenção é o profissional que sabe ou não fazer, hoje por exemplo temos medidores de ângulo digitais, que conseguem efetivamente calibrar os comandos e ângulos de leme, aileron, flapes e profundor, e a ANAC fica exigindo aqueles gabaritos da década de 50 recortados todo tortos de alumínio que com tempo enruga e amassa, contra uma tecnologia de ponta que você acha em qualquer esquina muito mais fácil e eficaz, menos tempo de análise, mais eficácia e tecnologia na manutenção de aeronaves, afinal custo extra é perda garantida e não é aceito isso na aviação pois isto influencia da queda da segurança de voo e operacional do operador de manutenção.

2- Manutenção subcontratada, acho que tem que desmistificar esse item, eu posso ter um mecânico que só trabalha pra mim por demanda, porque não? As vezes fica muito caro para um pequeno operador pagar 8000+ encargos, para ficar com o mecânico parado por 2 ou 3 meses, porque ele é especialista apenas em um determinado assunto muito específico, então tem que se aceitar esse tipo de subcontratação.

Exemplo: AR CONDICIONADO, não é ensinado refrigeração em nenhum curso homologado pela anac, nem as oficinas tem como ensinar isso, então como vamos fazer as manutenções de acordo com o manual? Você terá que contratar ou seja subcontratar alguém que fez um curso no SENAI de Refrigeração automotiva (Detalhe compressor é o mesmo japoneses que usam no jeep e outras marcas, só troca a etiqueta, sendo a mecânica a mesma e as ferramentas também) então não tem o que inventar sobre assuntos simples afim de complicar a resolução dos problemas, não há sentido em pedir uma carteira de célula de uma pessoa que só mexe com ar condicionado que é acessório elétrico, mecânico ou mecânico-hidráulico específico.

#### Justificativa:

**Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022**

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

assim como citei este exemplo temos milhares de outras ferramentas avançadas que hoje não são usadas na aviação por muitas organizações de manutenção por medo de serem multadas, suspensa ou sofrerem sanções, o que vemos na prática hoje é que na década de 60, 70 quando fizeram os manuais mal feitos da CESSNA, BEECH e PIPER, tinha muitas linhas, muito trabalho manual, não existia parafusadeira elétrica sem fio, que só compressores com a capacidade que temos hoje, ou então você precisava encomendar uma chave de catraca que não era algo popular, tudo isso mudou demais em pleno ano 2022, você entra em um mercado livre, loja do mecânico hoje e acha qualquer equipamento necessário comum, não era pra sermos cobrados se temos as ferramentas usuais "especiais", torquimetro, paquímetro, chaves de motores, e etc acho muito desperdício. Profissionais específicos devem ser aceitos em suas respectivas profissões para resoluções de problemas em aeronaves, como é o caso do profissional de refrigeração automotiva.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (23082)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas  
**Categoria:** Associação

**Documento:** Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 145.209(d)  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

Parágrafo 145.209(d)(1): "Conteúdo do Manual da Organização de Manutenção"

(d) procedimentos para:

- (1) revisar a lista de capacidade fornecida para cumprimento da seção 145.215-I deste RBAC e notificar a ANAC das revisões à lista, incluindo a frequência que a ANAC será notificada das revisões; e
- (2)-I executar a autoavaliação requerida pelo parágrafo 145.215-I(c) deste RBAC para revisar as especificações operativas e a lista de capacidade conforme um método aceitável pela ANAC, incluindo métodos e frequências de tais avaliações e os procedimentos para relatar os resultados ao administrador apropriado, para análise e ação.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (alteração)

(d) procedimentos para:

- (1)-I revisar as especificações operativas e a lista de capacidade fornecida para cumprimento da seção 145.215-I deste RBAC e notificar a ANAC das revisões às especificações operativas e à lista, incluindo a frequência que a ANAC será notificada das revisões; e
- (2)-I executar a autoavaliação requerida pelo parágrafo 145.215-I(c) deste RBAC para revisar as especificações operativas e a lista de capacidade conforme um método aceitável pela ANAC, incluindo métodos e frequências de tais avaliações e os procedimentos para relatar os resultados ao administrador apropriado, para análise e ação.

**Justificativa:**

Seguindo a lógica do parágrafo 145.209(d)(2)-I, que foi alterado com o objetivo de a organização de manutenção aeronáutica (OMA) executar uma autoavaliação no processo de revisão das especificações operativas em adição ao processo de revisão da lista de capacidade, entende-se que o parágrafo atual 145.209(d)(1)-I também deveria ser atualizado no sentido de requerer à OMA que inclua os procedimentos para revisão das Especificações Operativas no seu MOM, assunto que passará a ser escopo da Seção 145.215-I. Efetuando-se essa alteração, o parágrafo 145.209(d)(1) deverá ter sua designação alterada para 145.209(d)(1)-I por diferir do texto do Part 145 Americano.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (23083)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

**Documento:** Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** B145.1(c)

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

<b>Categoria:</b> Associação	<b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC B145.1(C) "Designação do Gestor Responsável" (c) A designação do Gestor Responsável deve refletir as prerrogativas e responsabilidades atribuídas a esta função, em conformidade com os atos constitutivos do detentor de um certificado de organização de manutenção." (NR) PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (alteração) (c) A designação do Gestor Responsável ou Diretor Técnico deve refletir as prerrogativas e responsabilidades atribuídas a esta função, em conformidade com os atos constitutivos do detentor de um certificado de organização de manutenção ou de modo alternativo aceito pela ANAC.	
<b>Justificativa:</b> Entende-se que a parte do texto: "...em conformidade com os atos constitutivos do detentor de um certificado de organização de manutenção" possa obrigar a empresa aérea a colocar como gestor responsável um dos diretores estatutários das organizações. Isso geraria desnecessária sobrecarga de trabalho ao Diretor Estatutário, pois exigiria a assinatura dos documentos da certificação 145 para a ANAC, além das inúmeras certificações estrangeiras que são baseadas na própria certificação ANAC. Havendo esse entendimento, pode ser exigido nas auditorias que o GR esteja sempre presente, o que não faz sentido no caso de uma organização do porte das grandes empresas aéreas brasileiras. Propõe-se que o diretor de manutenção, uma vez perfeitamente definido e nominado por cada organização, possa acumular as responsabilidades de Responsável Técnico e Gestor Responsável para esses propósitos.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (23117)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Wainer Mendes Lima <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 145.215-I <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O Parágrafo (a) do referido item informar que: "(a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido nas especificações operativas ou em uma lista de capacidade atualizada da organização." 1) Caso a Empresa seja certificada no produto classe 1 (aeronave, por exemplo), desde que os dados técnicos sejam suficientes, entendo que os subcomponentes não precisariam estar na EO/LC. Poderia confirmar esse entendimento? 2) Itens não listados na EO/LC, submetidos à manutenção conforme item 1 acima, podem ser retornado ao serviço utilizando-se o SEGVOO003?	
<b>Justificativa:</b> Considerando a quantidade de itens constantes em uma aeronave, pode ser impraticável incluir todos na EO/LC. Os questionamentos visam pacificar o entendimento quanto a autorização de execução de serviços, e seu consequente retorno ao serviço, utilizando o SEGVOO 003 ou registros nos livros e manutenção das aeronaves, motores etc.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (23118)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> RENATO KENJI SAKAUE <b>Categoria:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica	<b>Documento:</b> Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 145.215-I <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A OM apoia a alteração do RBAC e IS para o procedimento de auto inclusão de modelos de aeronaves e motores na especificação operativa.	
<b>Justificativa:</b> Atualmente é visto uma dinâmica ágil no mercado nacional de aeronaves de asas rotativas, a necessidade de oficinas certificadas especializadas para atender esta demanda requer outras opções além das OM tradicionais no mercado, em função disto, os processos de inclusão de aeronaves e motores devem ser dinâmicos e semelhante aos processos já existentes da Lista de Capacidade. Impacta também no mercado de licitações públicas, comumente é lançado um edital em que a especificidade não está descrita na EO, porém a capacidade da OM em atender respeitando todos os processos descritos nos RBAC e suas IS's, seja por semelhança de um modelo de aeronave de um mesmo TCDS pode não está incluindo na EO, então todo o processo deve ser enviado novamente para análise e aprovação da ANAC para constar o modelo e fabricante na EO. Em questão de análise dos documentos por esta agência, os processos de inclusão por vezes demoram até 2 meses para serem concluídos, e por ser um mercado dinâmico, a OM é prejudicada comercialmente. Os critérios devem ser bem definidos e rigorosos, pois atualmente temos quase 500 oficinas certificadas, a auto inclusão deve ser um processo concedidos a empresas que possuem a real capacidade em executar todo processo de auto inclusão.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (23120)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ADAUMIR DE OLIVEIRA CASTRO <b>Categoria:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica	<b>Documento:</b> Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 145.59 <b>Tipo de contribuição:</b> Outros
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Seria possível incluir dentro das Classes de Acessórios, Rádio, Instrumentos... as ATAs 100 abrangidos pelas mesmas, uma vez que para seu reparo é utilizada uma Referência Técnica baseada na ATA 100 , tanto para aeronaves como helicópteros ?	
<b>Justificativa:</b> A definição de certas classes é baseada por "funcionalidade" ou "estrutura do artigo". Em certos casos de inclusões ou alterações de EO's esta definição abrangente gera dúvidas no enquadramento de um artigo, principalmente artigos elétricos, aviônicos, radio, instrumentos....	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (23121, 23122)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Vinicius Visacro	<b>Documento:</b> Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

<b>Categoria:</b> Organização de Manutenção Aeronáutica	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 145.215-I <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Que os documentos da autoavaliação de cada organização de manutenção, estejam disponíveis para consulta pública via portal SEI da ANAC.	
<b>Justificativa:</b> Nos pregões eletrônicos através do portal Comprasnet do Governo Federal, todos os documentos apresentados por um participante ficam disponíveis para consulta pública. A partir do momento que a documentação é pública, partes interessadas podem avaliar se a documentação apresentada está correta. Essa prática apresenta dois benefícios: 1) transparência do processo 2) auxilia o pregoeiro com questões específicas que não necessariamente ele não tem total conhecimento. Uma situação fictícia para ilustrar: A empresa ABC solicita a inclusão na EO capacidade para realizar revisão geral no motor STAR. Tão logo as informações são submetidas via SEI elas ficariam disponíveis para o público em geral. Dentre as informações submetidas pela empresa ABC no processo de autoavaliação, está a lista de ferramentas especiais requeridas para a manutenção do motor STAR. Entretanto, uma ferramenta crítica no processo de inspeção, não consta nesta. Nesse cenário, uma parte interessada poderia alertar essa situação para a ANAC e, a partir dessa informação, a ANAC solicitaria maiores esclarecimentos junto a OM. Entendo que é impossível o corpo da ANAC ter total conhecimento das nuances técnicas de todos os produtos aeronáuticos e essa publicidade documental auxiliaria o processo. Uma sugestão para operacionalizar isso é o sistema SEI emitir automaticamente um e-mail informando "Empresa ABC solicitou a inclusão na EO do produto: Motor STAR. Maiores informações no processo 123.456.789-2023 no portal SEI". A partir do momento que o processo é gerado existiria um prazo de 15 dias (por exemplo) para manifestações. Essas manifestações auxiliariam a ANAC avaliar o processo.	