

<b>Contribuição nº: 18083</b>	
<b>Colaborador: Adilson Marcelo Boldrini</b>	
<b>Instituição: Pessoa Física</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
4. DEFINIÇÕES	Outros
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Item 4.2 - Lista de abreviaturas SUGESTÃO: Incluir as siglas: CAT I e CAT II, NAT-HLA, FANS 1/A	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Operações/capacidades das aeronaves que, por vezes, são afetadas por itens inoperantes.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
A IS deve incluir as definições e siglas que são efetivamente utilizadas na IS - e não todos os termos ou siglas que podem possuir alguma relação com a MEL. Seria impossível listar na IS todos os equipamentos (que serão listados na MMEL e na MEL) que poderão estar inoperantes e as capacidades associadas; e não é esse o objeto da IS.	

<b>Contribuição nº: 18084</b>	
<b>Colaborador: Adilson Marcelo Boldrini</b>	
<b>Instituição: Pessoa Física</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.	Outros
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Item 5.1.2.2 - Não há a indicação inequívoca do qual seria a MMEL de referência.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Definir especificamente qual é a MMEL "de referência" (autoridade aplicável conforme país de certificação da aeronave), para que não sejam apresentadas, por exemplo, MMEL da EASA para aeronaves certificadas pelo FAA e vice-versa, ainda que isso seja possível como solução para casos em que a autoridade primária omitiu, por exemplo, a categoria de reparo para um item qualquer (nessas situações, atualmente, se uma MMEL primária omitiu a informação, busca-se em outra MMEL verificar o mesmo item para analisar o item proposto pelo operador em sua MEL).	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição parcialmente acatada.	
A definição da MMEL de referência consta na IS nº 21-0XX, particularmente em seu item 5.2.3 da versão disponibilizada para consulta setorial. Cabe aqui um breve relato histórico: inicialmente, a minuta da IS de MEL previa, ela própria, quais seriam as MMEL que deveriam ser utilizadas. No entanto, se entendeu que o assunto de MMEL deveria estar concentrado na IS de MMEL e, dessa forma, o conteúdo foi retirado da IS de MEL, sendo substituído por referência à IS de MMEL. Na IS de MEL, no entanto, foi esclarecido, em razão da contribuição, que essa MMEL, aprovada ou aceita conforme a IS de MMEL, será denominada "MMEL de referência", considerando que esse termo é utilizado a seguir na IS de MEL, outras sete vezes.	

<b>Contribuição nº: 18085</b>	
<b>Colaborador: Adilson Marcelo Boldrini</b>	
<b>Instituição: Pessoa Física</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.	Outros
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Item 5.3.8 - Não faz sentido a informação de que a MEL é para itens inoperantes em solo. Por óbvio, a MEL não deve ser usada como recurso/solução de falhas em voo, pois existem outros manuais e/ou procedimentos para esse fim. Entretanto, da maneira como está escrito, soa como se ela fosse empregada apenas para panes que ocorrem ainda no solo, o que não é real.	

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Algumas inoperâncias/falhas ocorrem com a aeronave em operação (voando). As ações/decisões para liberação com um item em falha/inoperante sim, devem ser tomadas em solo, conforme instruções contidas na MEL.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

De fato, havia uma imprecisão no texto da IS. A intenção era esclarecer no item 5.3.8 que a MEL deve ser usada em solo, para falhas que sejam conhecidas até a decolagem, em oposição ao item 5.3.9, que menciona a situação em que a falha ocorre em voo, quando devem ser seguidos outros manuais/procedimentos, até que a MEL seja novamente necessária, numa próxima decolagem (caso o item ainda esteja inoperante). Em razão da contribuição, foram alterados os parágrafos 5.3.8 e 5.3.9 da IS.

**Contribuição nº: 18086****Colaborador: Adilson Marcelo Boldrini****Instituição: Pessoa Física****ITEM DA IS****TIPO DE CONTRIBUIÇÃO**

5.

Outros

**CONTRIBUIÇÃO**

Item 5.3.11.1.1 - Algumas MMEL publicadas pela EASA (Ex.: Dassault FALCON 7X/8X) atualmente vem apresentando a informação de extensão automática, por mais uma vez de igual período, para os intervalos de reparo "B, C, D". Diante disso, considerando que as MMEL's são a base para a elaboração de uma MEL, essa informação na MMEL pode sugerir ao operador de que isso também é possível para sua MEL.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Sugestão: Complementar a informação que consta nesse item da IS, com a ressalva de que: mesmo que a MMEL aplicável traga a informação de que itens de categoria "B, C, D" de intervalo de retificação possam ser estendidos, essa situação não se aplica às MEL's aprovadas pela ANAC, que adota extensões de prazo apenas para itens de categorias "B e C".

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

Em razão da contribuição, foi incluído esclarecimento final no item 5.3.11.1.1: "Itens das categorias A ou D não podem ter sua correção prorrogada além do prazo previsto na MEL – independentemente de previsões distintas que eventualmente constem na MMEL de referência". O tratamento fica coerente com o dado no item 5.3.11.2, que também só permite prorrogação de itens das categorias B ou C.

**Contribuição nº: 18087****Colaborador: Adilson Marcelo Boldrini****Instituição: Pessoa Física****ITEM DA IS****TIPO DE CONTRIBUIÇÃO**

5.

Outros

**CONTRIBUIÇÃO**

Item 5.2.1.5 - Complementar o item alertando aos interessados em uma MEL, para que observem cuidados básicos com a formatação do manual. Não raro, as análises mais se parecem com a elaboração de uma MEL, tamanha quantidade de discrepâncias encontradas.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Destacar aos interessados que não é aceitável protocolar uma MEL com o seguinte:  
Referenciando publicações equivocadas/não aplicáveis para a aeronave objeto da MEL;  
Constando nomes de operadores diferentes do operador da aeronave;  
Utilizando versões superadas da MMEL;  
Não harmonizando numeração de páginas/numeração de revisão/Lista de páginas efetivas;  
Não observando a formatação dos itens ATA e suas respectivas orientações de despacho;  
Com páginas em branco, sem numeração e sem indicação de "intencionalmente em branco";  
entre outros....

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

A maior parte das situações já foi endereçada na IS, a saber:

- "Constando nomes de operadores diferentes do operador da aeronave;": é esclarecido em 5.1.1.1 que a MEL deve conter nome do operador
  - "Utilizando versões superadas da MMEL;": 5.1.2.2 requer que seja usada como base a última revisão da MMEL de referência.
  - "Não harmonizando numeração de páginas/numeração de revisão/Lista de páginas efetivas;": o item 5.1.1.1 requer que haja lista de páginas efetivas, e o 5.1.1.2 que todas as páginas devem ser unicamente identificadas.
  - "Não observando a formatação dos itens ATA e suas respectivas orientações de despacho;": o item 5.1.2.3 requer que a MEL seja, pelo menos, tão restritiva quanto a MMEL, em especial com relação às limitações de despacho (5.1.2.5.6.1 da IS). Com relação à formatação, é orientado o modelo conforme apêndice B da IS.
- Por fim, há outros que se referem a consistência do manual e de regras gerais de formação (não específicas da MEL), como
- Referenciando publicações equivocadas/não aplicáveis para a aeronave objeto da MEL;
  - Com páginas em branco, sem numeração e sem indicação de "intencionalmente em branco"; (embora, mesmo nesse ponto, a IS mencione em 5.1.1.2 que todas as páginas devem ser unicamente identificadas.)

Entende-se que a melhor solução para tais casos não é normativa, via IS, mas por um melhor trabalho de orientação aos operadores sobre os erros mais comuns, o que poderia ser feito por uma publicação de uma página da ANAC na internet ou um guia com orientações. Como visto, parte dos erros mais comuns são claramente violações ao que já está escrito hoje na IAC 3507 vigente e que consta na proposta da IS. Assim, escrever na norma mais orientações detalhadas sobre tais erros comuns não teria o condão de fazer com que os operadores deixem de cometer tais erros, pois não se trata de um problema de desconhecimento da regra ou de falta de regra (visto que um operador não imagina ser correto colocar um nome de outro operador em seu documento, nem citar documentos não relacionados a sua aeronave), mas sim de implementação, talvez por falta de atenção ou por de qualificação técnica de quem elabora a MEL.

<b>Contribuição nº: 18128</b>	
<b>Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards</b>	
<b>Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.1.1.1	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Sugere-se que o texto do parágrafo 5.1.1.1.a passe a constar como: a) página de rosto: contém o nome do operador, o tipo e o modelo das aeronaves às quais a MEL se aplica, o número e/ou a data da revisão da MEL e o número e/ou a data da revisão da MMEL utilizada como referência. E sugere-se que o texto do parágrafo 5.1.1.2 passe a constar como: 5.1.1.2. Todas as páginas da MEL devem ser unicamente identificadas (por números, letras ou combinações desses) e conter o nome do operador, o número e/ou a data da revisão referente à última alteração da própria página	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Conforme comprovado pelo documento anexo, extraído diretamente do Portal Airbus World, as MMEL editadas pela Airbus não possuem número de revisão, sendo identificadas somente pela data de revisão (Issue Date).  Seguindo este padrão, as MEL da frota Airbus LATAM também são identificadas na capa somente pela data, não por número de revisão. Em nosso entendimento, o objetivo da ANAC com esta norma é que o operador possua um mecanismo de controle das revisões do documento. Tanto o controle por data quanto o controle por número de revisão podem atender plenamente a esse objetivo, portanto não há necessidade de se exigir AMBOS. Importante lembrar que a ANAC já vem aprovando a MEL da empresa dessa forma, de modo que o pedido é apenas no sentido de se manter o que já vem sendo praticado pela Agência	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição acatada.	

<b>Contribuição nº: 18129</b>	
<b>Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards</b>	
<b>Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>

5.1.1.1	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
<p>Sugere-se que o texto do parágrafo 5.1.1.1.b passe a constar como:</p> <p>b) página de aprovação: página com assinatura dos responsáveis pela aprovação da MEL no operador. No caso de detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e de administradores de programa segundo a Subparte K do RBAC nº 91, devem-se incluir pelo menos as assinaturas do diretor/gerente de operações e do diretor/gerente de manutenção.</p> <p>NOTA: a página de aprovação é dispensável caso a MEL tenha sido encaminhada à ANAC diretamente por ofício assinado pelo Diretor de Operações e pelo Diretor de Manutenção.</p>	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
<p>Uma vez que os responsáveis em questão tenham encaminhado diretamente à ANAC, considera-se que a Agência já possui todo o embasamento legal necessário para afirmar que esses gestores se responsabilizam pelo teor do documento.</p> <p>A inclusão de uma página com assinaturas no corpo do Manual é portanto redundante e gerará carga de trabalho adicional desnecessária ao operador, especialmente ao considerarmos que atualmente tais documentos são elaborados diretamente em formato digital.</p>	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição acatada.	

<b>Contribuição nº: 18130</b>	
<b>Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards</b>	
<b>Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.1.1.1	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
<p>Sugere-se que o texto do parágrafo 5.1.1.1.e passe a constar como:</p> <p>e) lista de páginas ou seções efetivas: lista com todas as páginas ou seções da MEL, associadas à revisão em que se encontram, permitindo o controle da revisão atual de cada página ou seção.</p>	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
<p>A “lista de páginas efetivas” é um padrão adotado pelas MMEL e MEL da frota Boeing.</p> <p>Na frota Airbus, conforme exemplo anexo, o padrão é a utilização de uma Lista de Seções e Subseções Efetivas, que permite controlar a data de Revisão de cada Seção e Subseção. Essa data é replicada no rodapé das respectivas páginas.</p> <p>Por isso, entendemos que o objetivo da norma, isto é, proporcionar um controle do conteúdo do manual, é totalmente atendido pelo uso do padrão Airbus.</p> <p>Caso o operador fosse obrigado pela Instrução Suplementar a modificar o padrão de controle utilizado pelo fabricante, certamente esse processo teria o efeito oposto ao pretendido pela norma, pois introduziria um maior risco de erros no controle do documento.</p> <p>Importante lembrar que a ANAC já vem aprovando a MEL da empresa dessa forma, de modo que o pedido é apenas no sentido de se manter o que já vem sendo praticado pela própria Agência.</p>	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição parcialmente acatada.	
Foi incluído como “Nota” um método equivalente, que referencia seções.	

<b>Contribuição nº: 18131</b>	
<b>Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards</b>	
<b>Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.1.1.1	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Sugere-se que o parágrafo 5.1.1.1.f passe a constar como:	

f) sinopse das modificações: sinopse das modificações feitas na última revisão.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Apesar de compreender a intenção da ANAC de rastrear as modificações realizadas à MEL desde sua revisão original, em nosso entendimento a forma escolhida não é viável na prática.

Em aeronaves mais complexas, cuja MEL é bastante extensa e sofre frequentes alterações, uma lista com o histórico de todas as modificações atingiria rapidamente um número inviável de páginas.

A título de exemplo, conforme documento anexo, uma lista de modificações típica de uma revisão MEL pode ter dezenas de páginas.

Considerando que atualmente a LATAM Brasil encontra-se na quadragésima quinta revisão de sua MEL A320, percebe-se que facilmente teríamos centenas ou mesmo milhares de páginas dedicadas à lista de modificações.

Isso dificultaria a consulta à MEL por parte dos usuários finais (pilotos, mecânicos, DOV), já que tornaria o documento muito mais extenso e faria com que seu arquivo digital se tornasse muito mais pesado/lento. Poderia até mesmo inviabilizar seu upload nos EFB devido ao limite do tamanho de arquivo suportado (especialmente EFBs Classe 3). Além de gerar a situação incongruente onde a lista de alterações seria mais extensa que o próprio conteúdo do manual.

Importante lembrar que os operadores e a própria ANAC já conseguem rastrear todas as alterações anteriores da MEL desde sua revisão original, uma vez que todas elas foram aprovadas pela Agência e se encontram disponíveis no arquivo da empresa.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

De fato, o principal objetivo da MEL é o de prever as condições para operação com itens inoperantes e informações históricas sobre alterações em revisões anteriores do manual não influenciam diretamente nesse objetivo.

Nesse ponto, é interessante esclarecer que o texto atual da IAC 3507, embora não seja claro, dá a entender que deveria ser mantido o histórico das alterações de cada revisão (isto é, todas as revisões anteriores e mais a vigente), e a intenção da IS seria deixar essa interpretação mais clara. No entanto, a partir da contribuição, altera-se a proposta de IS, deixando o texto claro, mas com o sentido de manter somente informações sobre a última revisão.

#### Contribuição nº: 18132

Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards

Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.1.1	Exclusão

#### CONTRIBUIÇÃO

Sugere-se que o parágrafo 5.1.1.1.j seja excluído.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A ideia de uma "lista de detentores" do manual se encontra desatualizada, pois era uma ferramenta de controle usada à época manuais impressos.

Na prática, atualmente as empresas optam cada vez mais pelos manuais em versão digital, e nesse caso todo o pessoal operacional pertinente (incluindo diretor de operações, diretor de manutenção e DOV) consegue acessá-los por meio da rede de computadores corporativa.

Já em relação às MEL embarcadas nas aeronaves, sejam digitais ou físicas, fato é que todas as aeronaves de uma empresa certificada possuem MEL a bordo, por exigência regulamentar, de forma que seria redundante listar quais aeronaves possuem tal documento.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O conceito não precisa estar focado em "lista de detentores", mas no sistema de distribuição, uma vez que é importante que o operador estabeleça e tenha ciência de como o manual é distribuído para que possa ser atualizado, quando houve revisão. O assunto consta, por exemplo, nas IS nº 121-006 e 135-003, referentes a programa de treinamento; as IS de MGO (121-005 e 135-002) também preveem o sistema de distribuição, e é esclarecido na minuta que o sistema de distribuição pode estar descrito no MGO.

#### Contribuição nº: 18133

Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards

<b>Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.1.2.4.2.1.1	Esclarecimento
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Solicitamos que a ANAC esclareça melhor qual o escopo da análise que será realizada durante o processo de revisão da MEL interchange previsto no item 5.1.2.4.2.1.1.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
<p>No caso da análise realizada pela ANAC, a ANAC entende necessário reavaliar toda a MEL interchange, ou somente os pontos alterados?</p> <p>Considerando que a referida MEL já terá sido aprovada inicialmente pela ANAC, e as revisões serão aprovadas pela autoridade do Estado do operador primário, entendemos que uma reanálise de toda a MEL pela ANAC a cada revisão é desnecessária. Além disso, pode-se gerar conflitos de interpretação, pois há casos em que o analista pretende reavaliar vários pontos já aprovados pela própria Agência anteriormente, por vezes apontando não conformidades em itens que já haviam sido aprovados inúmeras vezes pela própria ANAC, o que gera grande aumento no tempo de análise e instabilidade jurídica.</p>	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
<p>A contribuição não propõe alteração, mas somente esclarecimento.</p> <p>Esclarecemos que não há previsão específica para análise de revisão de MEL em caso de interchange, de forma que a análise técnica não diverge da aplicável às demais MEL - há diferença processual, no sentido de que a MEL já virá aprovada pelo outro Estado, mas não há diferença técnica, na análise.</p> <p>Por fim, ressalta-se que, em qualquer análise de revisão de manual, a ANAC pode solicitar correções não relacionadas às alterações encaminhadas, caso verifique haver erros em outros trechos. A conveniência de se solicitar tais correções e a forma de conduzi-las fica a critério das gerências que conduzem o processo.</p>	

<b>Contribuição nº: 18134</b>	
<b>Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards</b>	
<b>Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.1.2.4.2.2	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
<p>Sugere-se que o texto do parágrafo 5.1.2.4.2.2.c passe a constar como:</p> <p>c) tais alterações devem ser efetivadas na MEL utilizada pelo operador primário, de forma a garantir que, pelo menos enquanto a aeronave estiver operando sob o certificado do operador brasileiro, sejam cumpridos os requisitos técnicos de despacho da aeronave aplicáveis a uma MEL aprovada pela ANAC. Para tanto, é possível incluir condições de aplicabilidade na MEL, por exemplo no formato "condições aplicáveis quando a aeronave estiver operando sob intercâmbio com [nome do operador] como operador primário";</p>	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
<p>Entendemos que o formato sugerido pela IS é apenas um de vários possíveis que atendem à mesma finalidade. No caso do Grupo LATAM, quando há divergência entre as normas de cada país, a MEL menciona expressamente qual o item aplicável a cada operador, conforme anexo.</p> <p>Ou seja, o operador aplica sempre os itens exigidos em seu país de origem, esteja ele operando com aeronave em intercâmbio ou não. Isso garante o cumprimento dos regulamentos locais.</p> <p>Esse formato já tem sido aprovado pela ANAC há bastante tempo, sem indicação de que possa gerar descumprimento das normas de aeronavegabilidade brasileiras.</p> <p>Portanto, não entendemos que a IS deva vincular exatamente o formato de texto a ser usado pelo operador. Mais adequado é que a norma somente exemplifique o texto que entende mais adequado, mas deixe livre para as áreas técnicas da Agência avaliar a proposta concreta apresentada pelo operador.</p>	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição acatada.	

<b>Contribuição nº: 18135</b>	
<b>Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards</b>	
<b>Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.1.2.5.2.7	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
<p>Sugere-se que o texto do parágrafo 5.1.2.5.2.7 passe a constar como:            5.1.2.5.2.7 Os equipamentos e acessórios não essenciais (NEF) devem ser tratados no âmbito do programa de equipamentos e acessórios não essenciais (programa NEF) aprovado pela ANAC, conforme a IS nº 118-001. Assim, os itens NEF não podem ser incluídos diretamente na MEL do operador.</p>	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
<p>Atualmente, por padrão Airbus os Non Essential Furnishing - NEF não são citados ou referenciados na ATA 25 da MEL. Caso o tripulante ou mecânico necessite consultar itens NEF, ele entende que deve buscá-los a lista NEF aprovada, e não a MEL, conforme orientado em seu treinamento e procedimentos.            Apesar de uma menção à lista NEF na MEL ser uma ferramenta utilizada em alguns casos (ex: nas MEL Boeing), não entendemos que este padrão deva ser tornado obrigatório, pois causaria alteração da MEL padrão Airbus, que até hoje tem sido aceita pela ANAC.</p>	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>Foi mantida a frase sobre referenciar o programa NEF na ATA 25, mas substituindo-se o "deve" por "pode".</p>	

<b>Contribuição nº: 18136</b>	
<b>Colaborador: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards</b>	
<b>Instituição: LATAM AIRLINES BRASIL (TAM LINHAS AEREAS S/A.)</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.2.2.7	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
<p>Sugere-se que o prazo previsto no parágrafo 5.2.2.7 seja de 15 dias + 15 dias de possível extensão pela ANAC:            5.2.2.7 Uma vez aprovada uma revisão da MEL, o operador deve atualizar a cópia da MEL disponibilizada aos seus funcionários, tanto a bordo das aeronaves quanto em atividades de solo (como mecânicos de manutenção aeronáutica e despachantes operacionais de voo) e tanto para cópias impressas quanto para cópias digitais (em computadores ou EFB). No caso de aeronaves que estejam fora da base de operações ou para as quais seja apresentada alguma dificuldade para atualização da MEL e da aplicação da nova revisão, a revisão anterior da MEL pode continuar a ser usada em um prazo de 15 dias após a aprovação da nova revisão. Caso o operador entenda que esse prazo é insuficiente para um caso particular, deve solicitar à ANAC extensão do prazo, por um período adicional de no máximo 15 dias, incluindo suas justificativas.</p>	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
<p>Devido ao tamanho da frota da LATAM Brasil, bem como à grande mobilidade das aeronaves, o processo de atualização de todos os manuais a bordo pode levar mais tempo do que os 10 dias propostos na minuta de IS.            Conforme ilustrado no cronograma anexo, a atualização do banco de dados dos EFBs é realizada a cada duas semanas, iniciando-se com o update dos novos manuais nos servidores (na quarta-feira).            O processo de atualização das aeronaves em si inicia-se em geral na sexta-feira, e pode levar até 6 dias corridos, já que nem sempre as aeronaves se encontram de imediato em uma base com recursos para a atualização dos EFBs a bordo.            Considerando a figura exemplificativa acima, no pior cenário podemos imaginar que a empresa receba uma aprovação de MEL pela ANAC no dia 23/01 (quinta-feira); nesse caso, o ciclo de atualização daquela semana não seria aproveitado, já que os servidores deveriam ter sido atualizados no máximo até quarta-feira (22/01).            Portanto, a próxima oportunidade de atualização será somente no dia 05/02, com término do processo previsto para até 12/02. Estes ciclos de atualizações estão sempre alinhados com a efetividade dos ciclos AIRAC.            Por isso, sugere-se prazo previsto na IS para 15 dias + 15 de extensão possível pela ANAC.            Em nosso entendimento, salvo alguma situação de excepcional urgência que pode ser tratada caso a caso pela ANAC, o prazo de 15 dias para atualização não afeta a segurança, uma vez que a MEL anterior também se encontra aprovada pela ANAC e portanto garante a operação segura da aeronave.</p>	

Alternativamente, sugere-se que a IS defina o prazo inicial de 10 dias + o eventual prazo de extensão concedido pela ANAC porém sem fixar o quantitativo máximo da extensão que poderá ser concedido pela Agência. Dessa forma, a área técnica responsável ficaria mais livre para definir o prazo razoável, conforme caso a caso apresentado pelo operador.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

**Contribuição nº: 18137**

**Colaborador: Osvaldo da Silva Junior**

**Instituição: Pessoa Física**

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.2	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Aplicável para os itens Item 5.2.2.7 e 5.3.10. Solicitamos que o prazo para substituição da MEL aprovada (meio eletrônico ou não) e divulgação para os funcionários do operador, seja de 15 + 15 dias, ao invés de 10 + 10.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
O período de 15 dias comporta o ciclo de revisão das cartas Jeppensen. Esta janela de 15 dias permitirá que o operador revise a MEL e as cartas Jeppensen, abordo das aeronaves de uma única vez. O prazo de 10 dias não está alinhado com a revisão das cartas, isso requer duas intervenções nas aeronaves em momentos distintos, perdendo eficiência no processo.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição acatada.	

**Contribuição nº: 18138**

**Colaborador: Osvaldo da Silva Junior**

**Instituição: Pessoa Física**

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.3	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Entendemos que o item 5.2.3.1 está em conflito com os itens 5.2.2.7 e 5.3.10	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Uma vez que a MEL é aprovada e a anterior é revogada, o operador tem 10 dias para substituição na aeronave, conforme 5.2.2.7 e 5.3.10. Entretanto, durante esta janela de 10 dias a MEL a bordo ainda será a antiga, tornando o disposto no item 5.2.3.1 em conflito. Sugerimos alteração de texto para: "A aprovação de uma nova revisão da MEL revogará a aprovação da revisão anterior, ou seja, o operador apenas pode utilizar a revisão aprovada mais recente de sua MEL. Exceto conforme disposto nos itens 5.2.2.7 e 5.3.10."	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição acatada.	

**Contribuição nº: 18139**

**Colaborador: Osvaldo da Silva Junior**

**Instituição: Pessoa Física**

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.2	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Aplicável para os itens 5.2.2.1.1 / 5.1.3.7(g) / 5.2.1.7.2 / 5.2.2.2.1. Solicitamos que o prazo de envio de revisão MEL, para incorporação de nova MMEL, seja de 180 dias. O prazo de 60 dias é insuficiente para devida análise e implementação de uma revisão MMEL.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	



Outras Agências de Aviação utilizam prazo de envio das revisões MEL superior a 60 dias. Vide evidências em anexo, ANAC Argentina e FAA utilizam prazo de 180 dias, TCCA utiliza prazo de 120 dias.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Reverendo a situação de outras autoridades, observa-se que, para o FAA, o Order prevê prazo de 90 dias, que poderiam ser estendidos por mais 90, mas a extensão não se aplica quando a MMEL é mais restritiva (que é o caso tratado na IS):

"Operators must incorporate MMEL changes that are more restrictive into their MEL and submit them for review and approval within 90 calendar-days of the MMEL revision date. POIs have some latitude if an operator shows proof of extenuating circumstances. If the POI agrees that extenuating circumstances warrant, the POI may authorize the operator an additional 90 calendar-days to incorporate the revision. In the case where relief for an item is removed from an MMEL, there may be a more restrictive time requirement for an operator to revise their MEL to remove the relief. In this case, the POI does not have the latitude to extend the period of time in which the operator must revise their MEL. If at any time an operator does not take active steps to revise their MEL, the POI may initiate the process to remove the MEL OpSpec authorization in accordance with § 119.51."

[https://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v04%20ac%20equip%20&%20auth/chapter%2004/04\\_004\\_003.pdf](https://fsims.faa.gov/wdocs/8900.1/v04%20ac%20equip%20&%20auth/chapter%2004/04_004_003.pdf)

Com relação ao exemplo da MEL Da Republic Airways (página 21 do documento 6029923), observo que o prazo de 180 dias ali mencionado é para que seja obtida aprovação da MEL - o que está em linha com o proposto na IS, em seu item 5.2.3.2.

Com relação ao exemplo da Argentina, não é claro se o prazo de 180 dias é para submissão da MEL à autoridade ou para conclusão do processo de aprovação da MEL.

O prazo de 60 dias consta atualmente na IAC 3507 e também no Manual del Inspector de Operaciones do SRVSOP: "Los cambios de la MMEL que son más restrictivos que la MEL del explotador se remiten al POI dentro de los 60 días luego de la revisión de la MMEL, a menos que el explotador y el POI estén de acuerdo que existen circunstancias atenuantes que impiden la adopción del ítem específico de la MMEL. El POI puede autorizar 60 días adicionales si considera necesario."

<https://srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2021/07/MIO-Enm-5-2021.pdf>

A TCCA - Canadá, também citada, aplica igualmente prazo de 60 dias, conforme consta em 3.8.7 da TP9155; o prazo de 120 dias é para caso específico. Entendo que esse prazo pode ser coberto na solicitação de prorrogação pelo operador, quando houver atraso no estabelecimento dos procedimentos (O) e (M), como citado no item 5.2.2.1.1.1 da IS.

"Where a MMEL revision or TC Supplement is more restrictive, the air operator must submit an appropriate amendment to the MEL for approval within 60 days following the posting date of the MMEL revision or TC Supplement on the MMEL/MEL web page.

Where an O&M Procedures Manual, DDPG, DPG or equivalent document is available; or where a MMEL revision does not affect a procedure, the time for MEL amendment remains at 60 days, following the MMEL/MEL web page posting of the MMEL revision or TC Supplement. Where a O&M Procedures Manual, DDPG, DPG or equivalent document is not available; or where the MMEL revision affects a procedure, the MEL amendment time is 120 days following the posting on the MMEL/MEL web page of the MMEL revision or TC Supplement."

Contribuição nº: 18140

Colaborador: Osvaldo da Silva Junior

Instituição: Pessoa Física

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.2	Alteração

#### CONTRIBUIÇÃO

Aplicável para itens 5.2.2.1.1 / 5.1.3.7(g) / 5.2.1.7.2 / 5.2.2.2.1. Solicitamos que o prazo de envio de revisão MEL, para incorporação de nova MMEL, seja de 180 dias. O prazo de 60 dias é insuficiente para devida análise e implementação de uma revisão MMEL.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Outras Agências de Aviação utilizam prazo de envio superior a 60 dias. Vide evidências em anexo, ANAC Argentina e FAA possuem prazo de 180 dias, TCCA possui prazo de 120 dias.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

Ver contribuição nº 18.139.

<b>Contribuição nº: 18141</b>	
<b>Colaborador: Osvaldo da Silva Junior</b>	
<b>Instituição: Pessoa Física</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.2.2	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Alicável aos itens 5.2.2.1.1 / 5.1.3.7(g) / 5.2.1.7.2 / 5.2.2.2.1. Solicitamos que o prazo de envio de revisão MEL, para incorporação de nova MMEL, seja de 180 dias. O prazo de 60 dias é insuficiente para devida análise e implementação de uma revisão MMEL.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Outras Agências de Aviação utilizam prazo de envio superior a 60 dias. Vide evidências em anexo, ANAC Argentina e FAA possuem prazo de 180 dias, TCCA possui prazo de 120 dias.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
Ver contribuição nº 18.139.	

<b>Contribuição nº: 18142</b>	
<b>Colaborador: Osvaldo da Silva Junior</b>	
<b>Instituição: Pessoa Física</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.2.2	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Aplicável aos itens 5.2.2.1.1 / 5.1.3.7(g) / 5.2.1.7.2 / 5.2.2.2.1 ? Solicitamos que o prazo de envio de revisão MEL, para incorporação de nova MMEL, seja de 180 dias. O prazo de 60 dias é insuficiente para devida análise e implementação de uma revisão MMEL.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Outras Agências de Aviação utilizam prazo de envio superior a 60 dias. Vide evidências em anexo, ANAC Argentina e FAA possuem prazo de 180 dias, TCCA possui prazo de 120 dias.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
Ver contribuição nº 18.139.	

<b>Contribuição nº: 18143</b>	
<b>Colaborador: Osvaldo da Silva Junior</b>	
<b>Instituição: Pessoa Física</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.2.2	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Aplicável aos itens 5.2.2.1.1 / 5.1.3.7(g) / 5.2.1.7.2 / 5.2.2.2.1 ? Solicitamos que o prazo de envio de revisão MEL, para incorporação de nova MMEL, seja de 180 dias. O prazo de 60 dias é insuficiente para devida análise e implementação de uma revisão MMEL.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Outras Agências de Aviação utilizam prazo de envio superior a 60 dias. Vide evidências em anexo, ANAC Argentina e FAA possuem prazo de 180 dias, TCCA possui prazo de 120 dias.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
Ver contribuição nº 18.139.	

Contribuição nº: 18144	
Colaborador: Osvaldo da Silva Junior	
Instituição: Pessoa Física	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.2.1.1.3	Esclarecimento
CONTRIBUIÇÃO	
Aplicável ao item 5.2.2.1.1.3. Entendemos que prazo de 180 dias será severamente comprometido pelo prazo de análise interna da Agência.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
O operador só consegue completar o processo de aprovação da revisão MEL se a Agência finalizar seu ciclo interno de análise. Solicitamos que o documento esclareça que o prazo de 180 dias não leva em conta o tempo interno da Agência.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	
O prazo é global, já considerando os prazos do operador aéreo e da ANAC. A ANAC poderá avaliar, caso a caso, se foi a responsável pelo vencimento do prazo, quando poderá autorizar prorrogações do prazo.	

Contribuição nº: 18145	
Colaborador: Osvaldo da Silva Junior	
Instituição: Pessoa Física	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.2	Inclusão
CONTRIBUIÇÃO	
Após o envio de uma revisão MEL para análise da Agência, é possível que exista emissão de nova MMEL. Durante este período teremos 1 MEL em processo de aprovação ANAC e outra MMEL aguardando incorporação. O operador somente consegue implementar a MMEL após aprovação de sua MEL pela Agência.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Solicitamos que seja incluído na IS orientações contemplando esse cenário.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	
Esclarece-se que o operador pode atualizar a versão submetida para a ANAC a qualquer momento, protocolando a nova versão em substituição à que está em análise, não é necessário aguardar análise da ANAC para isso. Como é um procedimento válido para qualquer manual, não há necessidade de incluir tal informação na IS.	

Contribuição nº: 18146	
Colaborador: Osvaldo da Silva Junior	
Instituição: Pessoa Física	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.2	Inclusão
CONTRIBUIÇÃO	
Após o envio de uma revisão MEL para análise da Agência, é possível que exista emissão de nova MMEL. Durante este período teremos 1 MEL em processo de aprovação ANAC e outra MMEL aguardando incorporação. O operador somente consegue implementar a MMEL após aprovação de sua MEL pela Agência.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Solicitamos que seja incluído na IS orientações sobre implementação de revisões temporárias.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	

Esclarece-se que o operador pode atualizar a versão submetida para a ANAC a qualquer momento, protocolando a nova versão em substituição à que está em análise, não é necessário aguardar análise da ANAC para isso. Como é um procedimento válido para qualquer manual, não há necessidade de incluir tal informação na IS.

Sobre a "implementação de revisões temporárias", esclarece-se que não há previsão de "revisão temporária" de MEL, pois cada revisão deve ser aprovada pela ANAC.

Contribuição nº: 18147	
Colaborador: Osvaldo da Silva Junior	
Instituição: Pessoa Física	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.1.1	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Aplicável ao item 5.1.1.1(f). Solicitamos que seja requerido manter apenas o histórico da última revisão.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
As publicações do OEM não apresentam histórico completo de todas as revisões anteriores, apenas da última (exemplo: MEL, AMM, etc).	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada.	
Ver contribuição nº 18.131.	

Contribuição nº: 18148	
Colaborador: Osvaldo da Silva Junior	
Instituição: Pessoa Física	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.4	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Solicitamos alteração do texto, DE: " Enquanto a MMEL é elaborada para um tipo de aeronave, a MEL deve ser específica para uma determinada aeronave, ou conjunto de determinadas aeronaves (desde que abrangidas pela mesma MMEL), de um único operador, considerando suas próprias operações. Assim: "	
PARA: "Enquanto a MMEL é elaborada para um tipo de aeronave, a MEL deve ser específica para uma determinada aeronave, ou conjunto de determinadas aeronaves (MESMO QUE ABRANGIDAS POR DIFERENTES MMEL), de um único operador, considerando suas próprias operações. Assim: "	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Uma frota de aeronaves de mesmo modelo, pode ter MMEL diferentes entre grupos da frota. A possibilidade de criação da MEL com diferentes MMEL permitirá que o operador faça fusão das publicações MMEL em sua MEL.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	
Não foram apresentados casos em que aeronaves de mesmo modelo possuam MMEL diferentes. De qualquer forma, caso isso ocorra, deve se justificar por haver diferenças relevantes na MMEL. Assim, tal situação traria mais dificuldades, tanto na elaboração do manual, quanto na sua aprovação e na sua utilização pelos funcionários do operador. Por exemplo, quando houvesse revisão de qualquer uma das MMEL, o operador necessitaria revisar sua MEL. Entendemos que tal proposta não traria benefícios.	

Contribuição nº: 18149	
Colaborador: ITAPEMIRIM TRANSPORTES AEREOS	
Instituição: ITA (ITAPEMIRIM TRANSPORTES AEREOS LTDA)	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO

5.	Outros
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
<p>Contribuição 1: A proposta de contribuição é que o modelo exemplificado abaixo possa ser descrito também no Apêndice B ou equivalente, como um modelo de página do sistema ATA aceitável, prevendo locais específicos na página do manual destinados a procedimentos de manutenção, de operações e quanto à necessidade ou não de placares:</p> <p>Contribuição 2: Referente ao trecho do item 5.2.2.4.1 da minuta da IS 91-0XX: “..... a barra vertical pode ser acompanhada de letras ou símbolos....”, que poderia estar sendo expresso da seguinte maneira: “..... a barra vertical pode ser acompanhada de letras, símbolos ou números.....”.</p> <p>Contribuição 3: Na seção 5.1.1.1 da IS 91-0XX:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Texto original: “.... a) página de rosto: contém o nome do operador, o tipo e o modelo das aeronaves às quais a MEL se aplica, o número e a data da revisão da MEL e o número e a data da revisão da MMEL utilizada como referência.....”</li> </ul> <p>Sugestão de modificações: “ a) página de rosto: contém o nome do operador, o tipo e o modelo das aeronaves às quais a MEL se aplica, o número (caso aplicável) e ou a data da revisão da MEL e o número e a data da revisão da MMEL utilizada como referência (ou em local apropriado dentro da MEL).”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Texto original: “ .....c) sumário: lista dos títulos das seções e dos tópicos abordados na MEL, incluindo as seções ATA aplicáveis, associados às respectivas páginas.....”</li> </ul> <p>Sugestão de modificações: “c) sumário: lista dos títulos das seções e dos tópicos abordados na MEL, incluindo as seções ATA aplicáveis, associados às respectivas páginas ou seguir os preceitos da MMEL caso aplicáveis.”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Texto original: “ .....d) registro de revisões: lista com todas as revisões da MEL (incluindo a atual) e respectivas datas de elaboração, contendo ainda campos para se identificar o nome e a assinatura de quem atualizou a MEL e a data de atualização.”</li> </ul> <p>Sugestão de modificações: “ .....d) registro de revisões: lista com todas as revisões da MEL (incluindo a atual) e respectivas datas de elaboração, contendo ainda campos para se identificar o nome e a assinatura de quem atualizou a MEL e a data de atualização ou seguir os preceitos da MMEL caso aplicáveis.”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Texto original: “ ..... e) lista de páginas efetivas: lista com todas as páginas da MEL, associadas à revisão em que se encontram, permitindo o controle da revisão atual de cada página.”</li> </ul> <p>Sugestão de modificações: “ .....e) lista de páginas efetivas: lista com todas as páginas da MEL, associadas à revisão em que se encontram, permitindo o controle da revisão atual de cada página ou seguir os preceitos da MMEL caso aplicável.”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Texto original: “ ..... f) sinopse das modificações: sinopse das modificações feitas em cada revisão após a revisão original. O histórico das modificações das revisões anteriores deve ser mantido a cada nova revisão...”</li> </ul> <p>Sugestão de modificações: “ .... f) sinopse das modificações: sinopse das modificações feitas em cada revisão após a revisão original. O histórico das modificações das revisões anteriores deve ser mantido a cada nova revisão (caso aplicável), ou manter em local dedicado uma cópia da revisão anterior da MEL.”</p> <p>Na seção 5.1.1.2 da IS 91-0XX:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Texto original: “ 5.1.1.2 Todas as páginas da MEL devem ser unicamente identificadas (por números, letras ou combinações desses) e conter o nome do operador, o número e a data da revisão referente à última alteração da própria página.”</li> </ul> <p>Sugestão de modificações: “ 5.1.1.2 Todas as páginas da MEL devem ser unicamente identificadas (por números, letras ou combinações desses) e conter o nome do operador, o número e ou a data da revisão referente à última alteração da própria página.”</p>	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
<p>Justificativa 1: Uma das razões que se pretende exemplificar para que este tipo de modelo de página fosse incluso na MEL é que se trata de um formato extremamente difundido entre operadores dos modelos AIB, aeronave que representa mais de 40% da frota de operadores domésticos, segundo anuário do Transporte Aéreo de 2019 (Disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuário-do-transporte-aereo/dados-do-anuário-do-transporte-aereo">https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuário-do-transporte-aereo/dados-do-anuário-do-transporte-aereo</a>).</p> <p>Uma outra justificativa considerada plausível é que neste modelo alternativo apresentado possui particionamentos na mesma página dividindo-a sem seções e subseções, aumentando assim os níveis de controle das páginas do MEL. Além do método controle e indicação de trecho revisado tradicional que são as barras verticais laterais.</p>	

**Justificativa2:**

A justificativa para a inclusão desta palavra no texto é que nos demais MEL´s desenvolvidos por outros operadores e pela própria ITAPEMIRIM ocorre a identificação não apenas na seção de "Summary of highlights" na coluna com números, mas também estes números se repetem ao longo de todo manual onde ocorreu a revisão.

**Justificativa 3:**

A justificativa para as modificações propostas nas seções 5.1.1.1 e 5.1.1.2 é possibilitar uma maior flexibilização durante o processo de elaboração/edição/ confecção do manual pelos operadores.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição 1

Contribuição parcialmente acatada.

O modelo do Apêndice B é indicado como exemplo, somente, sendo citado explicitamente que pode ser usado outro modelo. O texto submetido à consulta previa essa possibilidade somente no caso de a MMEL de referência adotar outro modelo - o que não precisaria ser uma limitação e foi, portanto, retirada. Deve prevalecer o comando de que "Independentemente do formato, deve se garantir que a MEL proveja os mesmos tipos de informação previstos na MMEL."

Contribuição 2

Contribuição acatada.

Ainda, foi esclarecido que as letras i, r e m, citadas, são somente exemplos.

Contribuição 3

Contribuição parcialmente acatada.

Esclarece-se, de antemão, que as áreas já possuem flexibilidade para aprovar algo diferente da IS, considerados "procedimentos alternativos", caso assim entendam pertinente.

Foi acatada a proposta de que o número de revisão somente conste quando aplicável, na forma proposta pela contribuição nº 18.128.

Não foi acatada a contribuição de que as informações da folha de rosto poderiam estar somente dentro da MEL, pois se entende ser pertinente que a página de rosto permita uma rápida identificação do manual.

Não foram acatadas as contribuições referentes ao sumário e ao registro de revisões, pois não fica claro quais seriam esses "preceitos da MMEL".

Para a lista de páginas efetivas, considera-se acatada parcialmente tendo em vista a resposta à contribuição nº 18.130.

Foi acatada a contribuição referente à sinopse das modificações, conforme a contribuição nº 18.131.

Foi acatada a contribuição referente ao item 5.1.1.2, conforme a contribuição nº 18.128.

**Contribuição nº: 18168**

**Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi**

**Instituição: EMBRAER S.A.**

**ITEM DA IS**

**TIPO DE CONTRIBUIÇÃO**

4. DEFINIÇÕES

Outros

**CONTRIBUIÇÃO**

Criação de um Grupo de Estudo Misto para discussão de temas relacionados à MMEL, que não foram abordados nestas IS's.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Conforme comentário anterior, outras definições comumente utilizadas em MMEL e MEL não foram incluídas nestas IS's, como aquelas presentes na CS-MMEL e PL-25. A partir das discussões do Tema 02 da Portaria No 3829 - Agenda Regulatoria da ANAC 2021-2022, novas definições poderiam ser incluídas nesta seção.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Conforme exposto na Justificativa para a Consulta Setorial, a ANAC tem conhecimento de outros problemas regulatórios relacionados à MMEL, os quais são parte do escopo do Tema 2 da Agenda Regulatória 2021-2022 da ANAC, sobre "Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional", atualmente em fase de Análise de Impacto Regulatório. No âmbito deste tema, poderão ser implementadas alterações na regulamentação de MMEL, potencialmente modificando, em um segundo estágio, a IS nº 21-0xx objeto deste processo.

A sugestão para criação de Grupo de Estudos Misto foi recebida no âmbito do processo do Tema 2 da Agenda Regulatória 2021-2022 e será endereçada no âmbito daquele processo, não sendo aplicável ao escopo deste processo.

<b>Contribuição nº: 18169</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
4.1.3	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Remover o item 4.1.8 e complementar o item 4.1.3, como indicado abaixo: "Categoria de Reparo: classificação do intervalo de reparo permitido pela MEL para operação da aeronave com determinado item inoperante. É designada pelas letras A, B, C e D, conforme definido no item 5.1.2.5.3 desta IS."	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Os itens 4.1.3 e 4.1.8 parecem tratar do mesmo assunto. O intervalo de reparo diz respeito às categorias de reparo já definidas no item 4.1.3. Além disso, a Embraer sugere que o item 4.1.3 faça referência ao 5.1.2.5.3 para maior clareza.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição parcialmente acatada.	
O parágrafo 4.1.8 foi mantido, retirando-se informação imprecisa. Em 4.1.3, foi incluída menção a 5.1.2.5.3.	

<b>Contribuição nº: 18170</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
4.1.8	Exclusão
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Remover o item 4.1.8.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Nem sempre o intervalo de reparo é contado a partir do dia de descoberta. Os itens com categoria de reparo A podem ser estabelecidos em voos, ciclos, horas de voo, entre outros, de acordo com a coluna de exceções e restrições, conforme endereçado no item 5.1.2.5.3.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição parcialmente acatada.	
O parágrafo 4.1.8 foi mantido, retirando-se informação imprecisa.	

<b>Contribuição nº: 18171</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
4.1.9	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	

Alterar o texto para: Item: Instrumento, equipamento, sistema, componente, mensagem ou função, conforme aplicável.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A definição de "item" pode ser mais abrangente que apenas equipamento ou instrumento.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada.
Foram incluídos sistema, componente ou função, conforme definição da Policy Letter 25, do FAA: "This column depicts the equipment, system, component, or function listed in the 'Item' column."

<b>Contribuição nº: 18172</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.1.1	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
5.1.1.1 (f) - Alterar o texto para: "O histórico das modificações das revisões anteriores deve ser mantido a cada nova revisão, porém não necessariamente no mesmo documento".	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Para evitar um documento demasiadamente longo, a Embraer sugere que o histórico de revisão apresentado no documento mais atual possa ser com referencia somente à última revisão aprovada.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição acatada.	
Ver contribuição nº 18.131.	

<b>Contribuição nº: 18173</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.1.1	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
5.1.1.1 (I) Nota - No caso da CDL, de forma a facilitar o despacho, deveria ser permitida a incorporação das informações constantes no AFM na MEL do operador.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Facilitar as informações de despacho. O Order 8900.1 do FAA permite que a CDL seja incluída na MEL do operador.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
A CDL não é incorporada à MEL, ou incluída como parte da MEL. Ela pode ser apresentada em conjunto, mas é sempre um manual separado, com aprovação específica. Entendo que a incorporação da CDL na MEL, como se fosse parte do documento, traria problemas como a possibilidade de se aprovar, via aprovação da MEL, algo diferente do previsto na certificação da aeronave. Segue texto do FAA esclarecendo o assunto: "A. FAA-Approved CDL. The operator may use a CDL and incorporate it into their manual system. However, the official manufacturer's CDL is already approved by the ACO and therefore must not be approved or accepted by the responsible Flight Standards office. It should not appear on the List of Effective Pages (LEP) of an operator's MEL or any other documents showing approval or acceptance by the responsible Flight Standards office. The official manufacturer's CDL may be attached to the operator's MEL but must be treated as a separate and standalone document."	

**Contribuição nº: 18174**



Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.3.1.1	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Alterar o texto para:            5.1.2.3.1.1 Conforme 121.303(d), 135.143(b) e 91.205(a), os itens requeridos pelos RBAC devem estar operacionais, a menos que especificamente previsto o contrário, como é feito nas seções que tratam de MEL (121.628, 135.179 e 91.213) – ou seja, é permitido que um item requerido por RBAC esteja inoperante desde que a MEL permita. Por sua vez, as limitações ao que pode ser incluído na MEL são determinadas pela MMEL, pelo regulamento e por esta IS. Portanto, em geral, uma vez que a análise técnica já foi realizada pela ANAC para aprovação de um item de MMEL, o mesmo item também deve ser aceito para inclusão na MEL do operador.</p>	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
<p>A Embraer entende que se um item de MMEL foi aprovado pela ANAC, ou seja, a autoridade considerou que é possível incluir esse equipamento como inoperante, em geral, ele também deveria ser aprovado para inclusão na MEL.</p>	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
<p>Contribuição não acatada.</p> <p>O texto já está claro o suficiente sobre o que pode ou não ser incluído. Não se deve ter somente a MMEL, nem somente o regulamento. Por exemplo, os equipamentos citados em 121.628(c), 135.179(c)(1), 91.213(b) e 91.1115(b) podem limitar o que é incluído na MEL, para além do que prevê a MMEL. O texto incluído poderia dar a entender o contrário.</p>	

Contribuição nº: 18175	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.5.3	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Texto proposto:</p> <p>a) Categoria A: itens nessa categoria devem ser reparados dentro do intervalo de tempo especificado nas observações da MEL do operador. Quando esse intervalo de tempo é especificado em termos de pousos ou ciclos, o intervalo é iniciado a partir do voo seguinte. Quando é especificado em dias calendáricos ou em dias de voo, é excluído o dia em que foi detectado o mau funcionamento, conforme registrado nos registros da aeronave;</p> <p>Categoria B: itens dessa categoria devem ser reparados dentro de 3 dias consecutivos (72h), excluindo o dia em que foi feita a anotação no livro de registro de manutenção da aeronave. Exemplo: o registro da pane foi feito em 13 junho às 14:00 Z. O reparo deve ser efetivado até às 24:00 Z do dia 16 junho.</p> <p>Categoria C: itens dessa categoria devem ser reparados dentro de 10 dias consecutivos (240h), excluindo o dia em que foi feita a anotação no livro de registro de manutenção da aeronave.</p> <p>Categoria D: itens dessa categoria devem ser reparados dentro de 120 dias consecutivos (2880h), excluindo o dia em que foi feita a anotação no livro de registro de manutenção da aeronave.</p>	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
<p>O texto de categoria de reparo não está harmonizado entre a IS 91-0xxA e IS 21-0xxA. A Embraer sugere harmonizar o texto da IS 91-0XXA (item 5.1.2.5.3) e IS 21-0xxA (item 5.4.7.1) conforme proposta ao lado.</p>	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>Os textos foram aproximados, mantendo harmonizados seus conteúdos regulatórios. Não há, no entanto, necessidade estrita de que sejam idênticos.</p>	

Contribuição nº: 18176	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.5.4	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Alterar o texto para: 5.1.2.5.4 Para cada item, a MEL deve listar a quantidade instalada em cada aeronave do operador, exceto o caso previsto no item 5.1.2.5.4.1.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Em geral, na confecção da MMEL, quando há diferença na quantidade instalada, o fabricante coloca um "-". Dessa forma, para maior simplicidade, a Embraer sugere que o operador altere na MEL o "-" para a quantidade instalada no avião dele, ou mantenha o "-" caso caia na condição do item 5.1.2.5.4.1, conforme comentário seguinte.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
Na proposta, foi retirado texto que já constava em 5.1.2.5.4, sem justificativa. Além disso, entendemos que o atendimento ao comentário seguinte é suficiente, com o detalhamento da situação em 5.1.2.5.4.1.	

<b>Contribuição nº: 18177</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.5.4.1	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Alterar o texto para: 5.1.2.5.4.1 As MMEL normalmente utilizam o símbolo "-" para indicar uma quantidade variável instalada, porém, em geral, esse símbolo não pode ser utilizado na MEL do operador. Entretanto, os operadores podem usar o símbolo "-" se for impraticável evidenciar o número instalado de um item específico (ex.: bulbos de lâmpadas ou LED instalados na aeronave).	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Em determinadas situações é viável o operador manter o símbolo "-" em sua MEL, pois pode ser referente a itens que não necessariamente são variáveis, mas a mensagens de falha ou itens que abrangem diversos componentes e sua contagem é inviável. Ref. FAA Order 8900.1 4-684 item C.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição acatada.	

<b>Contribuição nº: 18178</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.5.5.3	Exclusão
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Remover item da IS.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Item já endereçado na IS. Pode-se manter somente o constante no item 5.1.2.5.2.5.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
OS itens tratam de situações distintas. Enquanto o item 5.1.2.5.2.5 se refere a itens não instalados (quantidade instalada igual a zero), o item 5.1.2.5.5.3 se refere a itens instalados que não podem ser relaxados (quantidade instalada é igual à quantidade requerida).	

Contribuição nº: 18179	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.5.5.4	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Alterar o texto para:            5.1.2.5.5.4 As MMEL normalmente utilizam o símbolo "-" para indicar uma quantidade variável requerida para despacho, porém, em geral, esse símbolo não pode ser utilizado na MEL do operador.            Nesse caso, o operador deve estabelecer em sua MEL a quantidade requerida para despacho.            Entretanto, os operadores podem usar o símbolo "-" se for impraticável evidenciar o número requerido de um item específico (ex.: bulbos de lâmpadas ou LED instalados na aeronave).</p>	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
<p>Em determinadas situações é viável o operador manter o símbolo "-" em sua MEL, pois pode ser referente a itens que não necessariamente são variáveis, mas a mensagens de falha ou itens que abrangem diversos componentes e sua contagem é inviável.</p>	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>Foi utilizado texto diferente, que remete ao item 5.1.2.5.4.1 e requer a apresentação de meio alternativa de verificação de atendimento à condição de despacho.</p>	

Contribuição nº: 18180	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.5.5.5	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Alterar o texto para:            5.1.2.5.5.5 No caso de MEL para uma frota (ver o parágrafo 5.1.2.4.3 desta IS), caso seja requerida quantidade variável de determinado item nas aeronaves de sua frota, de acordo com a configuração da aeronave, o operador deve indicar as possíveis configurações de sua frota, indicando as quantidades requeridas para despacho e observações associadas a cada configuração.            Entretanto, os operadores podem usar o símbolo "-" se for impraticável evidenciar o número requerido de um item específico (ex.: bulbos de lâmpadas ou LED instalados na aeronave).</p>	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
<p>Conforme comentário apresentado no item 5.1.2.5.5.4.</p>	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
<p>Contribuição não acatada.</p> <p>A situação do hífen já é tratada no parágrafo anterior (5.1.2.5.5.4) e não é afetada por se tratar de MEL para uma frota (assunto do item 5.1.2.5.5.5).</p>	

Contribuição nº: 18181	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.6.2	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Harmonizar esse item em relação ao texto da IS 21-0xxA, item 5.3.1.i).</p>	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
<p>O texto da IS 21-0xxA relativo a procedimentos de manutenção (item 5.3.1 i) está mais completo.</p>	

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Para os procedimentos de manutenção (M), há limitação regulamentar, pelas seções 43.3 e 43.7 do RBAC nº 43 sobre quem pode executá-los. Nesses casos, a MMEL ou a MEL não poderia criar uma exceção ao regulamento.

**Contribuição nº: 18182****Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi****Instituição: EMBRAER S.A.**

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.6.3	Alteração

**CONTRIBUIÇÃO**

Alterar o texto para:

Crew Applied MEL (CA MEL). Em algumas MMEL ou nos procedimentos associados (DDPG ou DDG), é utilizado o conceito de "Crew Applied MEL", que identificaria os procedimentos de manutenção que pessoas qualificadas e autorizadas poderiam executar, mesmo não sendo autorizadas segundo as seções 43.3 e 43.7 do RBAC nº 43.

Normalmente, esses procedimentos são realizados pelo pessoal da manutenção; entretanto, outras pessoas podem ser qualificadas e autorizadas a realizar certas funções. Procedimentos exigindo conhecimentos ou habilidades especializadas ou exigindo o uso de ferramentas ou equipamentos de testes devem ser realizados pelo pessoal da manutenção.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

A Embraer entende que o conceito de CA MEL deveria ser aplicado para itens (M) considerados simples de serem executados. Este conceito está endereçado no item 5.3.1i) da IS 21-0xxA.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

Quando os itens categorizados sob o conceito de "CA MEL" possuem procedimentos de manutenção, há limitação regulamentar, pelas seções 43.3 e 43.7 do RBAC nº 43 sobre quem pode executá-los. Nesses casos, a MMEL ou a MEL não poderia criar uma exceção ao regulamento.

**Contribuição nº: 18183****Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi****Instituição: EMBRAER S.A.**

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.2.8.1	Alteração

**CONTRIBUIÇÃO**

A IS 21-0xxA deve conter as diretrizes para a inclusão de um item CST na MMEL pelo detentor do CST, conforme comentário da Embraer para a IS 21-0xxA.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

A IS 21-0xxA não esclarece as diretrizes para a aprovação de uma MMEL associada a um CST.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Embora a contribuição mencione item da IS nº 91-0XX (IS de MEL), seu conteúdo se refere à IS nº 21-0XX (IS de MMEL). Referente ao assunto, na IS de MEL, foi mencionado a possibilidade de haver suplemento à MMEL, conforme a IS nº 21-004, bem como se deixou mais clara a exigência de seguir o que preveem as disposições da MMEL (ou o suplemento) aplicáveis ao CST.

**Contribuição nº: 18184****Colaborador: GOL Linhas Aéreas****Instituição: GOL LINHAS AEREAS S.A.**

ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
1. OBJETIVO	Alteração

## CONTRIBUIÇÃO

Informamos que os comentários estão elencados no documento em anexo.

## JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Informamos que os comentários estão elencados no documento em anexo.

## ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

### Comentário 1

Item da IS: 5.1.1.1f)

Contribuição: "Manter o histórico das revisões anteriores na lista vigente pode poluir o documento e gerar confusão.

Esta lista irá crescer indefinidamente, podendo possuir centenas de páginas em alguns casos. A própria MMEL não traz o histórico de revisões."

Análise da contribuição: contribuição acatada. Vide resposta à contribuição nº 18131.

### Comentário 2

Item da IS: 5.1.2.3c)

Contribuição: "Avaliar a possibilidade de considerar exceção em casos em que o item seja excedente. Exemplo: O operador instala um item em quantidade acima do requerido, e este item excedente se torna inoperante. Não terá liberação MEL mesmo tendo a quantidade requerida?"

Análise da contribuição: contribuição acatada. Não é intenção proibir o relaxamento de qualquer item que precise ser usado em procedimentos de emergência, proibindo que itens excedentes sejam relaxados. Foi incluído esclarecimento como "isso não impede que itens do mesmo tipo, excedentes aos requeridos para se realizar o procedimento de emergência, possam ser relaxados"

### Comentário 3

Item da IS: 5.1.2.4.3.1

Contribuição: "Substituir "antes de poder utilizar a MEL para essa aeronave" por "antes de poder utilizar um item da MEL relacionado com a diferença de configuração". Isso permitiria a utilização imediata da MEL para uma nova aeronave com diferença de configuração desde que o item utilizado não esteja relacionado com essa diferença."

Análise da contribuição: contribuição não acatada. Nesta situação, a aeronave ainda não possuiria MEL aprovada. É possível que haja relações entre os itens da MEL, o que levaria tal uso parcial da MEL já aprovada para outras aeronaves a estar inconsistente quando aplicada para aquela nova aeronave. Por exemplo, pode ocorrer de o item A somente poder estar inoperante se outro item (B) for considerado inoperante; porém, quando se vai ao item B, não há detalhamento para aquela configuração da aeronave, o que implica que o item B não poderia estar inoperante. Isso levaria à conclusão de que o item A não poderia, então, ser relaxado. Porém, na aplicação da MEL no dia a dia das operações, isso pode não ficar claro e levar a interpretação incorreta.

### Comentário 4

Item da IS: 5.1.2.5.5.4

Contribuição: Informação Duplicada

Vide página 14 - 5.1.2.5.4.1 ""

Análise da contribuição: contribuição não acatada. As informações não estão duplicadas. O parágrafo 5.1.2.5.4.1 se refere à quantidade instalada, enquanto o 5.1.2.5.5.4 se refere à quantidade requerida.

### Comentário 5

Item da IS: 5.1.2.5.6.4

Contribuição: "Sugestão é deixar como uma alternativa a possibilidade de manter o texto "May be inoperative provided procedures do not require its use" porém prever que ele deve ser seguido das limitações operacionais/procedimentais na parte "Observações e exceções" ou nos procedimentos (M) ou (O).

Manter a informação é útil em casos em que apenas um tipo de operação ou procedimento específico não permita o despacho."

Análise da contribuição: contribuição parcialmente acatada. Foi adicionado "(...) não podem ser simplesmente copiadas para a MEL do operador" e foi incluído que o operador deve detalhar em sua MEL quando o item pode estar inoperante. Não há problema de manter as observações, desde que, adicionalmente, seja provido tal detalhamento.

### Comentário 6

Item da IS: 5.1.2.5.6.8, Nota.

Contribuição: "Sugestão: O operador pode mantê-la como NOTA, porém não pode removê-la. "Se já esta na MMEL assim, vamos mudá-la?"

Análise da contribuição: contribuição não acatada. Já foram verificados casos excepcionais em que uma Nota na MMEL contraria esse conceito, estabelecido na própria MMEL. Nesses casos, entendemos ser mais adequada a sua correção, no nível do operador. A alteração da MMEL poderia ser acionada em paralelo.

### Comentário 7

Item da IS: 5.1.2.6.2.1

Contribuição: “Só um ponto de atenção: Pode haver limitação sistêmica de algum operador quanto ao uso de caracter especial “#”. Sugestão, prever que o operador possa sinalizar na MEL quando houver um procedimento especial, mas não definir o caracter usado na sinalização, e deixar isso a critério do operador.”

Análise da contribuição: contribuição acatada. O texto já tinha caráter de exemplo, indicando que o símbolo poderia ser utilizado. No entanto, para deixar mais claro, foi explicitado que se trata de exemplo.

Comentário 8

Item da IS: 5.1.2.6.5b)

Contribuição: “Pode onerar demasiadamente os operadores e a ANAC em alguns casos. Por exemplo, o AMM sofre revisões frequentes e é praxe ser extensivamente referenciado na MEL. A sugestão é que caso a referência seja originalmente feita pela MMEL (ou DDG), não haja essa necessidade, pois é inferido que estes documentos usados como base na elaboração da MEL serão revisados para se adequar às mudanças.”

Análise da contribuição: contribuição acatada. O parágrafo foi remodelado, sendo mencionado somente que a ANAC poderá solicitar os manuais referenciados, bem como solicitar alteração ou complementação dos procedimentos, caso necessário.

Comentário 9

Item da IS: 5.1.2.7

Contribuição: “Alternativamente, prever que os placares podem ser registrados no livro de bordo (RTA) quando não for possível, conveniente ou prática a instalação física (ex: posicionamento difícil, baixa visibilidade, pouco espaço físico, placar fora de padrão que pode induzir ao erro, etc). Nestes casos o texto utilizado no RTA deve ser definido na própria MEL e deve identificar claramente qual item se encontra inoperante.”

Análise da contribuição: contribuição não acatada. A intenção do placar é permitir que a tripulação os veja claramente, para aumentar a consciência situacional. O registro no diário de bordo (ou registro próprio que corresponda à parte II do diário de bordo) é também requerido, mas não cumpre essa função. A IS já prevê como fazer quando não for possível colocar o placar de forma adjacente ao controle ou ao indicador do item afetado.

Comentário 10

Item da IS: 5.1.3.7d)

Contribuição: “Informamos que não são todas as compras de materiais podem ser estabelecidas datas fixas devido questões de exportação, operacionais e alfandegarias .”

Análise da contribuição: contribuição acatada. Foi incluído “quando possível”.

Comentário 11

Item da IS: 5.1.3.7e)

Contribuição: “Apenas citar as áreas e as responsabilidades não demonstram as atividades realizadas pelas mesmas? Não vemos uma diferenciação do processo quando citados os cargos dos colaboradores que executarão os serviços.”

Análise da contribuição: contribuição parcialmente acatada. A IS menciona nesse item as responsabilidades e atividades do pessoal de administração, que inclui cargos específicos como diretor/gerente de operações e diretor/gerente de manutenção (vide RBAC nº 119, seções 119.65 a 119.71), mas pode também incluir outras funções na estrutura organizacional da empresa. Não estamos nos referindo ao cargo no sentido trabalhista. De qualquer forma, para esclarecer, foi incluído “cargo/área”.

**Contribuição nº: 18185**

**Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi**

**Instituição: EMBRAER S.A.**

**ITEM DA IS**

**TIPO DE CONTRIBUIÇÃO**

5.1.3.7

Inclusão

**CONTRIBUIÇÃO**

5.1.3.7 Nota - Incluir o conceito de “defeito intermitente” na seção 4 da IS-21 e IS-91.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Conceito deveria ser apresentado na seção de Definições.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

O conceito constava somente em uma nota, em 5.1.3.7a), e foi movido para um parágrafo específico da IS, em 5.3.10. No momento, entendemos que não é adequado elevá-lo a definição, para deixar mais claro que pode haver procedimentos alternativos, considerando que é um conceito que ainda não estava formalizado na IAC 3507.

Contribuição nº: 18186	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.1.3.7	Inclusão
CONTRIBUIÇÃO	
5.1.3.7 (g) - Informar na IS qual o prazo da ANAC para aprovar uma revisão de MEL.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Não está claro qual o prazo da autoridade para aprovar uma MEL submetida para sua avaliação.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	
<p>Não há estabelecimento de prazo. A ANAC irá aprovar assim que a análise for concluída como satisfatória. As ações da ANAC são regidas prioritariamente por MPR, e não por IS. Ainda que a ANAC tivesse um prazo estimado para análise, seria somente uma informação de referência, uma vez que não se poderia estabelecer alguma medida a ser tomada, com relação à MEL, caso a MEL não fosse analisada nesse prazo de referência.</p>	

Contribuição nº: 18187	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.1.6	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Corrigir a grafia da palavra "certificação".	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Erro de digitação na palavra certificação (6ª linha).	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada.	

Contribuição nº: 18188	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.2.1.2	Esclarecimento
CONTRIBUIÇÃO	
Especificar que uma revisão de MMEL não pode ser incorporada "pela metade", ou seja, itens mais restritivos e menos restritivos em uma mesma revisão de MMEL devem ser incorporados pelo operador em sua MEL. Já para uma revisão de MMEL que contenha somente itens menos restritivos não há essa obrigatoriedade.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Facilitar o controle das revisões de MEL.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	
<p>Não vemos problema em que o operador incorpore somente os itens mais restritivos em sua IS, deixando de incorporar os itens menos restritivos. É sua decisão. De qualquer forma, no entanto, a MEL terá como MMEL de referência em sua revisão mais atualizada.</p>	

Contribuição nº: 18189	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.2.3	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Alterar o texto para: "Porém, o novo item, por não estar listado na MEL, não pode ser liberado inoperante até que uma nova revisão da MEL, que liste esse item, seja aprovada."	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Sugestão de melhor adequação do texto.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada.	

Contribuição nº: 18190	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.2.4	Esclarecimento
CONTRIBUIÇÃO	
Clarificar se a barra de revisão em revisões subsequentes deve ser removida mesmo se não houver alteração naquela página.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Texto carece de maiores detalhes.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada.	
O texto, de fato, não esclarecia tal situação. O parágrafo foi separado para 5.2.2.4.1 (renumerando-se os seguintes), e a situação foi esclarecida, deixando-se a critério do operador manter as barras ou retirá-las.	

Contribuição nº: 18191	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.2.2.7	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Sugestão: Visto que o EFB pode ser entendido como um equipamento específico, utilizar a sigla PED (Portable Electronic Device).	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Sugestão de alteração de sigla utilizada na IS.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	
A sigla EFB é usada na IS com o sentido de informação aeronáutica em formato digital, como na IS nº 91-002 – não se referindo a um equipamento específico. PED, por outro lado, poderia significar algum dispositivo pessoal, que não seja adequado ao uso aeronáutico. De qualquer forma, foi alterado o texto para incluir "por exemplo", uma vez que não se pretendeu ser exaustivo na listagem.	

Contribuição nº: 18192	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	



Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.3.4.2.1	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Sugestão: Visto que o EFB pode ser entendido como um equipamento específico, utilizar a sigla PED (Portable Electronic Device).	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Sugestão de alteração de sigla utilizada na IS.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	
A sigla EFB é usada na IS com o sentido de informação aeronáutica em formato digital, como na IS nº 91-002 – não se referindo a um equipamento específico. PED, por outro lado, poderia significar algum dispositivo pessoal, que não seja adequado ao uso aeronáutico. Neste caso, como se trata do uso a bordo, a referência é a EFB propriamente dito.	

Contribuição nº: 18193	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.3.4.3	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Corrigir erro tipográfico.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Erro de digitação na palavra bordo (6ª linha).	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada.	

Contribuição nº: 18194	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.3.6.1	Inclusão
CONTRIBUIÇÃO	
Sugestão: Estes itens poderiam ser incluídos na seção 4 de definições, tanto na IS 21-xxA quanto na IS-91-xxA.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Conceito deveria ser apresentado na seção de Definições.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não acatada.	
Embora as MMEL tragam esse conceito em suas seções de definição, como constante na Policy Letter 25, do FAA, o uso é distinto na IS. Na IS, esses conceitos refletem mais uma regra de uso do que definições propriamente ditas.	

Contribuição nº: 18195	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO

5.3.6.2	Inclusão
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Sugestão: Estes itens poderiam ser incluídos na seção 4 de definições, tanto na IS 21-xxA quanto na IS-91-xxA.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Conceito deveria ser apresentado na seção de Definições.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
Embora as MMEL tragam esse conceito em suas seções de definição, como constante na Policy Letter 25, do FAA, o uso é distinto na IS. Na IS, esses conceitos refletem mais uma regra de uso do que definições propriamente ditas.	

<b>Contribuição nº: 18196</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.3.6.7	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Harmonizar item 5.3.6.7 da IS-91 com item 5.4.1 da IS-21.	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Na IS-21 de MMEL, deveria estar claro que é possível indicar na MMEL que o item pode estar faltando.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
A contribuição se refere à IS nº 21-0XX, de MMEL. Como se trata de contribuição repetida, ver resposta à contribuição nº 18.167.	

<b>Contribuição nº: 18197</b>	
<b>Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi</b>	
<b>Instituição: EMBRAER S.A.</b>	
<b>ITEM DA IS</b>	<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
5.3.8	Alteração
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>	
Sugestão de texto: A MEL é um documento que deve ser utilizado para itens inoperantes descobertos em solo, desde o planejamento do voo até antes da decolagem, podendo estabelecer condições que se aplicam também durante o voo. A decolagem é entendida como o momento em que o piloto aplica potência com objetivo de que a aeronave deixe sua posição de repouso para iniciar um voo. Dessa forma, caso a inoperância de um item seja verificada entre o momento do planejamento do voo e a decolagem, o operador deve garantir o tratamento desta falha de acordo com sua MEL. (...)	
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>	
Entendemos que a MEL apresenta informações que também podem ser utilizadas durante o voo. Desta forma, a MEL não se aplica unicamente à decolagem.	
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>	
Contribuição não acatada.	
O texto da IS afirma que a MEL pode estabelecer condições que se aplicam também durante o voo ("podendo estabelecer condições que se aplicam também durante o voo"). A frase seguinte tratava especificamente dos requisitos de liberação da aeronave, ou seja, se a aeronave poderia ou não ser liberada para voo – o que é uma decisão no momento da decolagem (uma vez que já esteja em voo, não há mais que se falar em liberação da aeronave para voo). Esse requisito é específico para o momento da decolagem, conforme ilustra o RBAC 121.628(b): "Ninguém pode decolar com um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:" (com texto equivalentes em 135.179, 91.213 e 91.1115).	
De qualquer forma, o texto foi alterado para dar mais foco ao procedimento requerido, qual seja o de tratar a inoperância que ocorra antes da decolagem. O entendimento sobre decolagem, que tem caráter informativo, foi deslocado para uma nota.	

Contribuição nº: 18198	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.4.3	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Sugestão de texto: Alterar o termo "leiteiro" para "placar".	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Não há definição de leiteiro ao longo da IS.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição parcialmente acatada.	
O termo placar já constava no trecho, de forma que bastou retirar o termo "leiteiro".	

Contribuição nº: 18199	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
5.4.2.3	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Sugestão de texto: Alterar o termo "leiteiro" para "placar".	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Não há definição de leiteiro ao longo da IS.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada.	

Contribuição nº: 18200	
Colaborador: Alexandre Juliano Bianchi	
Instituição: EMBRAER S.A.	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
APÊNDICE D	Alteração
CONTRIBUIÇÃO	
Sugestão de texto: Alterar o termo "leiteiro" para "placar".	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Não há definição de leiteiro ao longo da IS.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição acatada.	

Contribuição nº: N/A (Email SEI nº 6027618)	
Colaborador: Pedro Fernando Almeida Di Donato	
Instituição: Pessoa Física	
ITEM DA IS	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
Conforme email e anexos.	Diversas
CONTRIBUIÇÃO	

#### Comentário geral

Contribuição: Pode ser feito um apêndice na IS de MEL ou MMEL (tanto faz) com todo o preâmbulo que hoje temos nas MMEL brasileiras. Isso pode ser uma simples tradução do preâmbulo do FAA com o ajuste que for necessário em português. Explico: muitas definições são conjuntas e hoje estão nas duas IS o que fica repetitivo, pode ter diferenças e fica difícil de ler. Um apêndice único serviria para ambas as IS e o conteúdo de cada uma apenas explicaria detalhes de como se faz o processo de aprovação de cada uma.

#### Comentário 1

Item da IS: 1.4

Contribuição: Remover esta seção

Justificativa: O uso da KOEL merece uma documentação a parte. Existe pouca documentação sobre o assunto mesmo no FAA. O fato do Brasil não ter harmonização com o 14 CFR 91 também gera dificuldades de cumprimento.

#### Comentário 2

Item da IS: 4

Contribuição: Mover para outro documento.

Justificativa: Sugiro mandar todo o conteúdo do preâmbulo de MEL e MMEL para um apêndice. Evita repetições e pode ser referenciado pelas duas IS.

#### Comentário 3

Item da IS: 5.1.1, Nota

Contribuição: Rediscutir a nota.

Justificativa: Pensar se não é restritivo demais proibir combinar CDL e MEL.

De qualquer forma, CDL é um assunto a parte e pode ser discutida em uma IS dedicada.

#### Comentário 3

Item da IS: 5.1.2.3c)

Contribuição: Substituir de "limitações de desempenho" para "limitações operacionais"

Justificativa: Não existem "limitações de desempenho". Alguns itens de desempenho são limitações operacionais...

#### Comentário 4

Item da IS: 5.1.2.3.1.4, Nota 2

Contribuição: Rediscutir a nota.

Justificativa: Texto confuso. Se determinado item pode estar inoperante para VFR diurno ele necessariamente tem de estar operante para VFR noturno?

#### Comentário 5

Item da IS: 5.1.2.4.3

Contribuição: Rediscutir a frase:

"o Estado do operador deve garantir que a MEL não afete o cumprimento dos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis do Estado de registro."

Justificativa: Cumprimento deste requisito parece ser muito difícil na prática.

#### Comentário 6

Item da IS: 5.1.2.4.3.2b)-II

Contribuição: Remover, muito restritivo.

Justificativa: A ANAC deve aprovar a informação e não a formatação exata da página.

#### Comentário 7

Item da IS: 5.1.2.5.2.1

Contribuição: Remover a oração:

Os itens da MMEL para os quais o operador não busca um relaxamento ou para os quais esse relaxamento não é possível não precisam constar na MEL.

Justificativa: Texto desnecessário. Sua remoção simplifica a norma sem impacto.

#### Comentário 8

Item da IS: 5.1.2.5.2.4

Contribuição: Rediscutir

Justificativa: Existe uma questão de fundo significante:

Se a MMEL fala de rádio e o operador troca o equipamento de rádio X para rádio Y, o item de MEL ainda vale?

#### Comentário 9

Item da IS: 5.1.2.5.2.5.2

Contribuição: Rediscutir o seguinte trecho:

"Caso haja na frota apenas aeronaves para as quais o item não se aplica, o item não pode constar na MEL."

Justificativa: Parece contraditório com o 5.1.2.5.2.5

#### Comentário 10

Item da IS: 5.1.2.5.3, Nota

Contribuição: Alterar para:

a título de esclarecimento, se o mau funcionamento de um item categoria C for detectado em 14 de outubro, às 10h, e o intervalo de 10 dias começará à 0h do dia 15 de outubro e se estende até terminada às 23h59 do dia 24 de outubro. Assim, vê-se que se exclui o dia 14 de outubro.

Justificativa: Mesmo texto, mas considero mais claro usar 23:59.

#### Comentário 11

Item da IS: 5.1.2.6.2

Contribuição: Rediscutir

Justificativa: Não entendo as razões para a ANAC não aceitar "crew applied MEL"

#### Comentário 12

Item da IS: 5.1.3.3g)

Contribuição: Rediscutir

Justificativa: Seria interessante um exemplo de como registrar as ações (O).

#### Comentário 13

Item da IS: 5.1.3.7a)

Contribuição: Rediscutir

Justificativa: Deixar claro no texto que um teste é uma ação corretiva.

Tivemos já autos por ações erradas em caso de falhas intermitentes. Sugiro deixar mais claro que se acontecer uma falha, e for feito um teste e estiver "ok" isso tem de ser bem registrado. Não estou certo se apenas duas falhas já caracteriza inoperância, principalmente se nos testes ele passar.

#### Comentário 14

Item da IS: 5.1.3.7l)

Contribuição: Rediscutir

Justificativa: Isso aqui parece permitir Crew Applied items.

#### Comentário 15

Item da IS: 5.1.2.6

Contribuição: "certificação"

Justificativa: Erro de digitação

#### Comentário 16

Item da IS: 5.2.2.1.2

Contribuição: Rediscutir o seguinte trecho:

Caso não pretenda revisar sua MEL, o operador deve notificar a ANAC no prazo de 60 dias (ou prazo mais restritivo estabelecido na MMEL), expondo sua ciência quanto à publicação de revisão da MMEL e justificando por que não considera necessário revisar sua MEL.

Justificativa: Não deveria haver um "gate" neste procedimento. O detentor só deveria ter de avisar a ANAC, e isso deveria ser automaticamente aprovado. A ANAC pode verificar depois.

#### Comentário 17

Item da IS: 5.2.2.4

Contribuição: Remover 5.2.2.4.1 e 5.2.2.4.2 e alterar o 5.2.2.4 para:

"5.2.2.4 A cada nova revisão submetida para análise, todas as alterações com relação à última revisão aprovada da MEL devem ser indicadas de forma clara."

Justificativa: Restritivo demais sem qualquer razão. O que é necessário é que as modificações sejam claras.

Comentário 18

Item da IS: 5.2.2.6

Contribuição: Remover

Justificativa: Considero que é algo mais geral que apenas esta IS.

Comentário 19

Item da IS: 5.3.4.2.2

Contribuição: Rediscutir

Justificativa: Não entendo por que isso é necessário.

Comentário 20

Item da IS: 5.3.5.3

Contribuição: Rediscutir

Justificativa: Confirmar que esse é o procedimento hoje feito.

Comentário 21

Item da IS: 5.3.6.3

Contribuição: Rediscutir a última frase

Justificativa: É mesmo necessária a emissão de uma nova MEL? No caso de DA de AFM, basta inserir uma cópia da AD no AFM.

Comentário 22

Item da IS: 5.3.6.4 a 5.3.6.6

Contribuição: Mover para outro documento.

Justificativa: Texto muito similar à IS de MMEL e que está no preâmbulo das MMEL e MEL. Sugiro colocar em apêndice.

Comentário 23

Item da IS: 5.3.11.1

Contribuição: Rediscutir a última frase.

Justificativa: Por que é necessário levar a bordo, não bastaria uma referência ao documento de aprovação da MEL?

Comentário 24

Item da IS: 5.3.11.1.4

Contribuição: Rediscutir

Justificativa: Muito prescritivo, deveriam ser apenas exemplos.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Vide acima.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Comentário geral

Contribuição não acatada.

As definições não fazem parte, formalmente, do preâmbulo. Com relação ao preâmbulo, a base da MEL deve ser o preâmbulo da MMEL de referência, seja ela aprovada pela ANAC ou estrangeira.

Comentário 1

Contribuição não acatada.

Há previsão no regulamento para operação sem MEL, conforme 91.213(d), e há necessidade de esclarecimento sobre tal possibilidade. Caso sejam necessários reparos no texto, podem ser feitos pontualmente.

Comentário 2

Contribuição não acatada.

As definições não fazem parte, formalmente, do preâmbulo. Com relação ao preâmbulo, a base deve ser o da MMEL de referência, seja ela aprovada pela ANAC ou estrangeira.

#### Comentário 3

Contribuição não acatada.

Não há impedimento em disponibilizar os dois documentos (MEL e CDL) juntos, mas devem ser tratados como documentos separados. Ver contribuição nº 18.173.

#### Comentário 4

Não há proposta específica, a ser ou não acatada.

Esclarece-se que, sim, quando são consideradas operações específicas, como VFR noturna ou IFR, os itens requeridos em 91.205(b) não podem ser relaxados, pois tal situação demandaria uma análise específica, caso a caso, da relação entre o regulamento operacional e a MMEL (que provém da certificação).

#### Comentário 5

Contribuição não acatada.

Trata-se de requisito do Anexo 6 Parte I, item 6.1.3.

#### Comentário 6

Contribuição não acatada.

Atualmente já há obrigação de listar cada matrícula de aeronave – o que torna o processo ainda mais pesado. A proposta do conceito de MEL para uma frota pretende simplificar esse processo. Observa-se que o operador tem a opção de controlar a aplicabilidade para cada matrícula por um documento separado, conforme 5.1.2.4.3.2a), de forma que essa exigência sobre a disposição do conteúdo somente afeta caso o operador pretenda listar as matrículas na própria MEL (5.1.2.4.3.2b)). Ainda, ressalta-se que, nessa hipótese, esse controle é necessário porque, como há um controle de páginas por revisão, para controlar o conteúdo aprovado pela ANAC, deve-se garantir que a listagem de matrículas não afete o restante da MEL (como lista de páginas efetivas) ou mesmo que, inadvertidamente, se altere o conteúdo das outras páginas da MEL.

#### Comentário 7

Contribuição acatada.

#### Comentário 8

Contribuição parcialmente acatada.

Foi ajustado o texto para maior compatibilidade com o constante no Order, do FAA: “1. If an MMEL uses a generic term to describe a particular item, an operator may use different terminology to describe the item, provided the operator’s terminology is recognizable and easily identified with the corresponding MMEL item.”

#### Comentário 9

Contribuição não acatada.

Nesse caso, normalmente há itens similares para cada modelo/número de série/STC e, assim, a listagem de itens não aplicáveis pode gerar confusão com os itens aplicáveis. É diferente da situação em que a MEL indicaria claramente que um determinado item não está instalado nas aeronaves.

#### Comentário 10

Contribuição parcialmente acatada.

Foi incluída frase adicional detalhando que pode ser realizada decolagem até as 23h59 do dia anterior.

#### Comentário 11

Contribuição não acatada.

Quando os itens categorizados sob o conceito de “CA MEL” possuem procedimentos de manutenção, há limitação regulamentar, pelas seções 43.3 e 43.7 do RBAC nº 43 sobre quem pode executá-los. Nesses casos, a MMEL ou a MEL não poderia criar uma exceção ao regulamento.

#### Comentário 12

Não há proposta específica, a ser ou não acatada.

A minuta foi avaliada pela GCTA.

#### Comentário 13

Contribuição parcialmente acatada.

Para qualquer situação em que é verificado defeito (seja pela primeira ocorrência ou com um defeito recorrente), o operador deve realizar as ações corretivas necessárias, ou imediatamente até o primeiro voo após o intervalo de reparo associado. Nesse sentido, pode ser suficiente a realização dos testes necessários para atestar que o item está funcionando corretamente; porém essa definição deve constar nos procedimentos específicos de manutenção do equipamento – não cabendo um maior detalhamento na IS de MEL. Para a IS, é importante esclarecer que o operador deve a liberação da aeronave deve considerar o “fechamento” do item aberto, por meio de ação corretiva, ou o relaxamento do item nas condições previstas na MEL – independentemente de ser defeito recorrente ou não.

A particularidade para defeitos recorrentes é que deve se considerar o intervalo de reparo com base no registro inicial da falha – e não pela ação corretiva que supostamente a tinha corrigido – e que o fato de um defeito ser intermitente não exime o operador de seguir os prazos e procedimentos da MEL.

O conteúdo foi movido para o item 5.3.10.

#### Comentário 14

Contribuição não acatada.

Não há vedação a que tripulantes liberem o item de acordo com a MEL. A limitação é específica para a realização de procedimentos (M), quando deve ser observado o RBAC nº 43.

#### Comentário 15

Contribuição acatada.

#### Comentário 16

Não há proposta específica, a ser ou não acatada. De qualquer maneira, se esclarece que não é prevista necessidade de resposta da ANAC referente à notificação do operador.

#### Comentário 17

Contribuição não acatada.

A IS provê um método aceitável, e não estabelece que outros métodos são inaceitáveis. A barra vertical trata-se do método normalmente utilizado, e que o próprio Word também utiliza (em conjunto com as cores).

#### Comentário 18

Contribuição não acatada.

De fato, trata-se de algo válido para outros manuais também, porém não é algo que já conste em um normativo de caráter mais amplo da ANAC. Como o assunto é mais crítico com relação à MEL, incluiu-se previsão explícita nessa IS.

#### Comentário 19

Contribuição não acatada.

O requisito vem do Order, do FAA: “A. Parts 91K, 121, 125, and 135 Operations. Parts 91K, 121, 125, and 135 require flightcrews to have direct access to the MEL at all times prior to flight. This applies to the MEL in its entirety, which must be directly accessible up until the point the aircraft takes off. An operator may provide the MEL in hardcopy format (printed) or via another method approved by the Administrator (e.g., electronically). Other methods of providing access may not include telephone, radio, or data link, which are indirect in nature and make direct access to the entire MEL virtually impossible. Any method of providing flightcrew access to an MEL, other than printed form, requires FAA approval. Electronic access to an MEL requires approval and authorization in OpSpec A025. Display of an MEL on an Electronic Flight Bag (EFB) also requires authorization in OpSpec A061.”

Entendo que a razão é garantir ao piloto a informação direta da MEL, uma vez que a consulta por meios indiretos poderia gerar mal-entendidos.

#### Comentário 20



Não há proposta específica, a ser ou não acatada.

A minuta foi avaliada pela GCTA.

Comentário 21

Contribuição não acatada.

A DA tem relação direta com a certificação, então pode substituir diretamente uma página do AFM. No entanto, não tem relação direta com o manual do operador (como a MEL) e, por isso, não há como somente substituir a MEL pela DA. Ainda, conforme os regulamentos (por exemplo, 121.628(c)(3)) requerem que itens que uma DA requiera estar operacional não podem ser incluídos na MEL.

Comentário 22

Contribuição não acatada.

Trata-se de regras de operação, do uso da MEL. Normalmente constam também nas definições das MEL (e não necessariamente no preâmbulo).

Comentário 23

Contribuição não acatada.

A existência do documento a bordo da aeronave permite uma verificação mais direta do seu conteúdo, seja pela tripulação seja por eventual agente de fiscalização.

Comentário 24

Contribuição não acatada.

A lista é exemplificativa (“os principais motivos...”) – e não pretende ser exaustiva.