



## NOTA TÉCNICA Nº 8/2021/GTAC/SAR

### 1. ASSUNTO

1.1. Proposta da IS 21-001 após análise das contribuições

### 2. REFERÊNCIAS

2.1. Minuta submetida para a consulta setorial ([6004309](#))

2.2. Relatório de Análise de Contribuições - RAC ([6238250](#))

2.3. Despacho GCPP com sugestões internas ([6295107](#))

### 3. SUMÁRIO EXECUTIVO

3.1. Esta NT tem por objetivo explicar as alterações realizadas na proposta inicialmente submetida à consulta setorial da IS.

3.2. Basicamente, as alterações advêm de duas fontes, a própria coleta via consulta setorial, representada no RAC, e um despacho encaminhado pela GCPP após reunião com a equipe do Projeto Consistência, contendo algumas melhorias.

### 4. ANÁLISE

4.1. Quanto aos comentários recebidos via consulta setorial, contidos no RAC, as seguintes disposições foram propostas:

| Nº da Contrib. | Nome do Contribuinte   | Contribuição   | Justificativa  | Disposição   |
|----------------|------------------------|--|--|--|
| 18.225         | Rodrigo Kantek Zaduski | 5.4.4.3<br>NOTA 3: Conforme descrito anteriormente, apesar do PCR não ser obrigatório, ao menos as informações descritas no item 5.4.4.3 c) precisam ser apresentadas para a ANAC em tempo oportuno para que ela possa analisar a proposta do requerente, para definição do Nível de Envolvimento. | Mesmo considerando que a apresentação de um PCR não é obrigatória, a não apresentação das informações descritas no item 5.4.4.3 c) virtualmente impedem a definição do Nível de Envolvimento em tempo oportuno e requereriam ações não previstas e sequer vivenciadas pela ANAC em qualquer processo de certificação, por exemplo, a verificação de cumprimento com 100% dos requisitos, fato que tornaria o processo de certificação impossível de ser gerenciado e de ser concluído em tempo razoável, para qualquer tipo de aeronave certificável. Portanto, entendo que, na prática, ao menos as informações descritas no item 5.4.4.3 c) tem caráter obrigatório. | O comentário se refere ao inciso I, a respeito de meios de cumprimento. Há um erro de edição, pois esse item deveria ser a alínea d). De qualquer maneira, a submissão dessas informações é obrigatória de acordo com o RBAC 21.20, mas o RBAC 21 não obriga que esteja no formato de plano de certificação e também não estipula quando essas informações devem ser fornecidas. Essa questão está explicada na seção 5.4.9 da IS. |
| 18.226         | Rodrigo Kantek Zaduski | Excluir o item 5.4.5.2 b) do texto final.  | A definição do nível de envolvimento da ANAC não pode seguir critérios pessoais ou diferentes a cada nova certificação de tipo. Os critérios estabelecidos nesta IS estão bem claros e são os mesmos utilizados por praticamente todas as Autoridades de Aviação Civil no mundo. A definição de critérios diferentes para diferentes empresas poderia gerar assimetrias no processo de certificação que impactariam todas as ações resultantes do processo, impactaria até mesmo questões comerciais de cada empresa. Portanto, entendo necessário que a ANAC não exerça critérios diferentes, mantendo a impessoalidade de seus processos.                            | Não aproveitada. Essa IS tem o objetivo de orientar, detalhar e esclarecer um determinado requisito, que neste caso do nível de envolvimento, são as seções 21.21, 21.33 e 21.35. O texto atual é reflexo da Resolução ANAC 30/2008, que permite ou esclarece que o administrado pode propor meio ou procedimento alternativo.   |

| Nº da Contrib. | Nome do Contribuinte      | Contribuição  | Justificativa   | Disposição   |
|----------------|---------------------------|---|---|--|
| 18.227         | Alexandre Juliano Bianchi | <p>A Embraer recebe com grande satisfação e parabeniza a iniciativa da ANAC com esta proposta de IS para o processo de certificação de tipo. Em especial, a Embraer entende que esta IS, como resultado de um Grupo de Estudo Misto (GEM), evidencia a importância desta ferramenta de participação social para o processo regulatório da Agência, de forma a produzir textos maduros e, na medida do possível, consensuais entre a Autoridade e indústria. No entanto, é essencial que a Agência promova um trabalho de aculturação e disseminação de conhecimento do texto da IS. Essa coordenação pode ser feita, por exemplo, através de treinamentos específicos ou sessões dedicadas de discussão no formato de workshop, que envolvam, preferencialmente, tanto participantes internos da ANAC quanto membros da indústria, promovendo um ambiente de discussão colaborativa e compartilhamento de experiências.</p>   | <p>O texto da IS traz conceitos que, embora estejam alinhados com os respectivos requisitos do RBAC 21 e com as Leis vigentes, podem ser percebidos como novidade tanto por especialistas da Agência quanto por membros da indústria que não participaram deste GEM. Portanto, a Embraer considera fundamental que um trabalho de aculturação e disseminação de conhecimento seja coordenado pela ANAC, para maior compreensão do texto da IS pelos principais envolvidos no processo de certificação. De forma a contribuir com esta atividade, a Embraer coloca à disposição os participantes do GEM desta IS, para que os mesmos, possam suportar a Agência neste processo de difusão dos importantes conceitos apresentados na IS.</p>  | <p>Agradecemos esse reconhecimento. Certamente, a disseminação de conhecimento é a próxima etapa e é realmente importante. Esse trabalho de disseminação pode ser feito em parceria.</p>   |
| 18.228         | Alexandre Juliano Bianchi | <p>A Embraer louva a iniciativa da ANAC em apresentar, no texto da IS, o critério utilizado pela Agência para definição do nível de envolvimento da ANAC para suas atividades de investigação, em especial quanto ao conteúdo do Apêndice C. Em consonância com o Art. 14 da Resolução Nº 30, de 21 de maio de 2018, a Embraer considera essencial orientar e dar transparência aos regulados sobre a forma como a Agência define seu envolvimento, pois este é um assunto de grande importância e impacto aos agentes externos.</p> <p>Entretanto, observa-se a oportunidade de aprimorar os critérios de nível de envolvimento da ANAC, buscando minimizar a subjetividade dos mesmos e melhorar o uso dos recursos da autoridade e do requerente, priorizando maior envolvimento em atividades que representem maior risco potencial de não cumprimento com os requisitos aplicáveis.</p> <p>Dessa forma, conforme discutido com a ANAC durante o Grupo de Estudo Misto que desenvolveu esta IS, a Embraer considera fundamental a criação de um novo GEM para revisão dos critérios e procedimentos para a determinação do nível de envolvimento da ANAC. Uma vez que uma proposta inicial já foi discutida ao longo do GEM desta IS, acredita-se que os conceitos basilares para fundamentar a criação do novo GEM já foram definidos, ou seja, a busca de critérios objetivos que priorizem maior envolvimento em atividades com risco de não cumprimento potencial mais elevado, assim como procedimentos estruturados para a tomada da decisão, seu registro por parte da agência e a publicidade do mesmo para o requerente. Ademais, a Embraer considera que os excelentes resultados alcançados com o texto desta IS, comprovam, mais uma vez, a importância do GEM para o processo regulatório da ANAC, na criação de propostas maduras e que levem em consideração os pontos de vista da Agência e seus regulados.</p> | <p>O nível de envolvimento da autoridade é uma definição importante com impacto relevante para o requerente durante o processo de certificação de tipo. Embora a inclusão do apêndice C na IS 21-001 seja um grande avanço, conforme mencionado, a Embraer entende que existe a necessidade de aprimoramento do critério atual empregado pela Agência com o intuito de buscar critérios mais objetivos que realmente permitirão que a ANAC se envolva mais em atividades com maior risco da presença de um não cumprimento com requisito e, conseqüentemente, garantir o melhor uso dos recursos da Agência e do requerente.</p> <p>Dessa forma, haveria maior previsibilidade e padronização para o envolvimento da autoridade durante suas atividades de investigação. De fato, critérios mais objetivos e procedimentos estruturados, que efetivamente utilizem a gestão técnica da agência na tomada de decisão direcionam melhor o processo decisório da Agência durante a definição do nível de envolvimento da mesma. Por exemplo, para a certificação de uma funcionalidade que já foi certificada em outra variante do mesmo tipo, onde, em tese, não há novidade e o requerente já demonstrou ter competência, é esperado que o envolvimento da autoridade seja menor, o que nem sempre ocorre na prática com os critérios atuais, evidenciando que o foco da Agência durante suas atividades de investigação pode estar sendo colocado em itens com baixo risco de não cumprimento.</p> <p>De fato, observa-se que, embora a IS traga os critérios pelos quais o NDE é avaliado, o que, ratifica-se, é uma grande evolução, o processo apresentado não traz como as classes de risco resultante são divididas, como o envolvimento é materializado nessas classes ou mesmo como certos aspectos, como o uso de um PCP em certas atividades de uma ADC, serão considerados.</p> | <p>O trabalho feito no GEM que gerou a proposta desta IS foi bastante valioso, conforme citado no comentário 18227. Essa proposta será objeto de conversas posteriores, que podem resultar na eventual criação de um GEM para tal assunto.</p> |

| N° da Contrib. | Nome do Contribuinte      | Contribuição  | Justificativa  | Disposição                       |
|----------------|---------------------------|---|--|----------------------------------|
| 18.229         | Alexandre Juliano Bianchi | <p>A Embraer sugere a alteração do Item 5.6.7 da seção 5.6, “Consolidação final e emissão do Certificado de Tipo” conforme proposto abaixo:</p> <p>De:<br/>5.6.7 A Especificação de Tipo contém as principais informações com respeito ao produto aprovado, como modelo do motor, tipo de combustível, pesos máximos, número de assentos, tripulação mínima, base de certificação e números de série aplicáveis. Referência a manuais e outras publicações pode ocorrer, como forma de simplificar a Especificação de Tipo e, até mesmo, evitar eventuais informações conflitantes.</p> <p>Para:<br/>5.6.7 A Especificação de Tipo contém as principais informações com respeito ao produto aprovado, como, por exemplo, modelo do motor, tipo de combustível, pesos máximos, número de assentos, tripulação mínima e base de certificação. Referência a manuais e outras publicações pode ocorrer, como forma de simplificar a Especificação de Tipo e, até mesmo, evitar eventuais informações conflitantes.</p> <p>NOTA: Os itens listados acima são apenas sugestões de informações que compõem a Especificação de Tipo, podendo, contudo, não estar presentes ou serem apresentadas de forma distinta, dependendo do tipo de projeto representado. O número de assentos, por exemplo, pode ser apresentado como capacidade máxima de passageiros ou como capacidade máxima de ocupantes, enquanto o tipo de combustível pode não estar presente nas especificações de certos tipos de aeronaves.</p> | <p>No Item 5.6.7 da seção 5.6, são citados alguns exemplos de informações que fazem parte de uma Especificação de Tipo (ou TCDS, conforme seção 4.4).</p> <p>No entanto, o texto pode levar a um entendimento que estas informações devem sempre estar presentes na estrutura do TCDS, o que não é verdade. Além disso, sugere-se a inclusão da expressão “por exemplo”, de forma a tornar clara a intenção do texto.</p>  | De acordo. O texto foi revisado. |
| 18.230         | Alexandre Juliano Bianchi | <p>A Embraer sugere a alteração do texto do item 5.9.4.7 conforme proposto abaixo:</p> <p>De:<br/>5.9.4.7 Quanto à aeronavegabilidade, a modificação classifica-se em pequena e grande, dependendo da magnitude do efeito dessa modificação em certos aspectos do projeto de tipo. Esta classificação tem por objetivo definir o processo de aprovação e o potencial envolvimento da ANAC neste. Conforme a seção 21.93 do RBAC 21, essa classificação segue a seguinte premissa:</p> <p>Para:<br/>5.9.4.7 Quanto à aeronavegabilidade, a modificação classifica-se em pequena e grande, dependendo da magnitude do efeito dessa modificação em certos aspectos do projeto de tipo. Esta classificação tem por objetivo definir o processo de aprovação e, conseqüentemente, o potencial envolvimento da ANAC neste. Conforme a seção 21.93 do RBAC 21, essa classificação segue a seguinte premissa:</p> <p>a) Pequena modificação: é aquela que não tem efeito apreciável no peso, no balanceamento, na resistência estrutural, na confiabilidade, em características operacionais e em outras características que afetem a aeronavegabilidade do produto; ou</p> <p>b) Grande modificação: são todas as demais modificações, exceto como previsto no parágrafo (b) do RBAC 21.93.</p>  | <p>A Embraer sugere a alteração com o objetivo de deixar claro, para o detentor do certificado de tipo, que a classificação de modificações deve ser obtida considerando-se apenas o julgamento técnico dos critérios previstos na seção 21.93, sendo que o nível de envolvimento da ANAC ou o processo a ser utilizado não devem ser considerados nessa avaliação. Ou seja, não há que se classificar uma modificação como grande somente para que haja o envolvimento da ANAC, assim como não se deve classificar a modificação como pequena somente para que a ANAC não se envolva ou para que o processo previsto na seção 21.95 seja utilizado.</p> | De acordo. O texto foi revisado. |

| Nº da Contrib. | Nome do Contribuinte      | Contribuição  | Justificativa   | Disposição                                 |
|----------------|---------------------------|---|---|--|
| 18.231         | Alexandre Juliano Bianchi | <p>A Embraer sugere alterar o item 5.9.4.13, adicionando a seguinte frase:</p> <p>“..., mas é importante ressaltar que a classificação deve ser realizada utilizando os critérios previstos na seção 21.93 do RBAC 21, e não deve ser direcionada em função de outros aspectos, como o nível de envolvimento da ANAC.”</p> <p>Novo texto:<br/>5.9.4.13 A classificação da modificação é um julgamento de engenharia, havendo casos em que a classificação é mais evidente. Porém, em outros casos, isso pode não ser tão trivial e ser possível justificar tanto uma classificação como outra (por exemplo, grande ou pequena modificação). Essa subjetividade pode ser minimizada por meio de critérios desenvolvidos pelo requerente. Em caso de dúvidas, uma consulta à ANAC é uma opção. No caso de pequenas e grandes modificações, o impacto da classificação é o envolvimento da ANAC naquela determinada modificação, mas é importante ressaltar que a classificação deve ser realizada utilizando os critérios previstos na seção 21.93 do RBAC 21, e não deve ser direcionada em função de outros aspectos, como o nível de envolvimento da ANAC. Independente da classificação, é importante esclarecer que a modificação esteja documentada (vide item 5.4.2 desta IS) e que o projeto de tipo modificado deve cumprir com os requisitos da base de certificação. Portanto, um “erro” na classificação em si não significa necessariamente um prejuízo à segurança ou à proteção ambiental. Entretanto, pode indicar uma eventual deficiência de processo, podendo levar a uma revisão do método aceitável.</p> | <p>A Embraer sugere a alteração com o objetivo de deixar claro, para o detentor do certificado de tipo, que a classificação de modificações deve ser obtida considerando-se apenas o julgamento técnico dos critérios previstos na seção 21.93, sendo que o nível de envolvimento da ANAC ou o processo a ser utilizado não devem ser considerados nessa avaliação. Ou seja, não há que se classificar uma modificação como grande somente para que haja o envolvimento da ANAC, assim como não se deve classificar a modificação como pequena somente para que a ANAC não se envolva ou para que o processo previsto na seção 21.95 seja utilizado.</p>  | De acordo. O texto foi revisado.           |
| 18.232         | Alexandre Juliano Bianchi | <p>A Embraer sugere que o texto a seguir seja alterado conforme proposta a seguir:</p> <p>4.7 d) Quaisquer outros dados necessários para permitir, por comparação, a determinação da aeronavegabilidade e das características de proteção ambiental (quando aplicável) de produtos posteriores do mesmo tipo.</p> <p>Proposta de novo texto:<br/>4.7 d) Quaisquer outros dados necessários para permitir, por comparação, a determinação da aeronavegabilidade e das características de proteção ambiental (quando aplicável) de produtos posteriores do mesmo tipo, ou seja, os dados requeridos para a emissão de certificados de aeronavegabilidade previstos na Subparte H do RBAC 21.</p>  | <p>Durante o GEM para construção da IS-21.001, a ANAC e os participantes alinharam alguns conceitos e definições, entre os quais a definição do Projeto de Tipo sob a luz da seção 21.31 do RBAC 21. Após o debate, no que tange ao parágrafo (d) da sessão 4.7, que traz orientações sobre o parágrafo 21.31(e), foi alinhado o seguinte texto:<br/>4.7 d) Quaisquer outros dados necessários para permitir, por comparação, a determinação da aeronavegabilidade e das características de proteção ambiental (quando aplicável) de produtos posteriores do mesmo tipo, ou seja, os dados requeridos para a emissão de certificados de aeronavegabilidade previstos na Subparte H do RBAC 21.</p> <p>Nesse texto, a frase “ou seja, os dados requeridos para a emissão de certificados de aeronavegabilidade previstos na Subparte H do RBAC 21.” foi acrescentada ao texto do requisito de forma a explicá-lo.</p> <p>Este conceito, foi alinhado no GEM com base no estudo da origem do item (e) da seção 21.31 do RBAC 21 e sua relação com a Subparte H do RBAC 21, o qual sumarizamos novamente a seguir.</p> <p>A seção 21.31 do RBAC 21 entrou em vigor em 12 de dezembro de 2018 através da Resolução nº 501, com o texto transcrito abaixo, tendo por base o requisito de mesma numeração do 14 CFR 21.</p> <p>21.31 Projeto de tipo<br/>O projeto de tipo consiste de:<br/>(a) desenhos e especificações, incluindo uma listagem daqueles necessários para definir a configuração do produto e as características de projeto que devem ser demonstradas como atendendo aos requisitos do RBAC aplicável ao produto;<br/>(b) informações sobre dimensões, materiais e</p> | Parcialmente aceito. O texto foi revisado. |

| N° da Contrib. | Nome do Contribuinte | Contribuição | Justificativa  | Disposição |
|----------------|----------------------|--------------|--|------------|
|                |                      |              | <p>processos necessárias à definição da resistência estrutural do produto;</p> <p>(c) seção de limitações de aeronavegabilidade das instruções para aeronavegabilidade continuada, como requerido pelos RBAC 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33 e 35, ou como de outra forma requerido pela ANAC, ou, ainda, como especificado nos critérios de aeronavegabilidade aplicáveis para classes especiais de aeronaves de acordo com a seção 21.17(b);</p> <p>(d) para aeronaves categoria primária, se desejado, programas especiais de inspeções e de manutenção preventiva elaborados para permitir sua execução por piloto/proprietário adequadamente treinado e qualificado pela ANAC; e</p> <p>(e) quaisquer outros dados necessários para permitir, por comparação, a determinação da aeronavegabilidade e das características de proteção ambiental (quando aplicável) de produtos posteriores do mesmo tipo.</p> <p>A seção 21.31 do 14 CFR 21, por sua vez, entrou em vigor em emenda publicada em 9 de setembro de 1992 através dos Docket No. 23345; Amendment Nos. 21-70, 36-19, 43-34, 91-230, and 147-6, tendo o seguinte teor:</p> <p>Type design.</p> <p>The type design consists of--</p> <p>(a) The drawings and specifications, and a listing of those drawings and specifications, necessary to define the configuration and the design features of the product shown to comply with the requirements of that part of this subchapter applicable to the product;</p> <p>(b) Information on dimensions, materials, and processes necessary to define the structural strength of the product;</p> <p>[(c) The Airworthiness Limitations section of the Instructions for Continued Airworthiness as required by parts 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33 and 35 of this subchapter, or as otherwise required by the [FAA]; and as specified in the applicable airworthiness criteria for special classes of aircraft defined in Sec. 21.17(b); and]</p> <p>(d) For primary category aircraft, if desired, a special inspection and preventive maintenance program designed to be accomplished by an appropriately rated and trained pilot-owner.</p> <p>(e) Any other data necessary to allow, by comparison, the determination of the airworthiness, noise characteristics, fuel venting, and exhaust emissions (where applicable) of later products of the same type.</p> <p>O parágrafo (e), especificamente, provém do parágrafo (c) do 14 CFR 21, cujo teor deriva da emenda original publicada em 1º de fevereiro de 1965 através dos Docket Nos. 3096, 5085; Amdts. 31-1 and 21-0. O requisito apresentava, nessa versão, o seguinte texto:</p> <p>Type design.</p> <p>The type design consists of--</p> <p>(a) The drawings and specifications necessary to show the configuration of the product concerned and the design features covered in the requirements of that part of this subchapter applicable to the product;</p> <p>(b) Information on dimensions, materials, and processes necessary to define the structural strength of the product; and</p> <p>(c) Any other data necessary to allow, by comparison, the determination of the airworthiness of later products of the same type.</p> <p>O 14 CFR 21 substituiu a Part 1 do CIVIL AIR REGULATIONS da CIVIL AERONAUTICS BOARD, que, por sua vez, tratava a definição de Type Design na seção 1.2, efetiva a partir de 15 de janeiro de 1951, que apresentava o seguinte texto:</p> <p>§ 1.2 Type design. The type design shall consist of such test reports and computations as are necessary to demonstrate that the product complies with the pertinent airworthiness requirements, such drawings and specifications as are necessary to disclose the configuration of</p> |            |

| N° da Contrib. | Nome do Contribuinte      | Contribuição  | Justificativa   | Disposição   |
|----------------|---------------------------|---|---|--|
|                |                           |   | <p>the product and all design features covered in the pertinent airworthiness requirements, sufficient information on materials and processes to define the strength of the structure, and sufficient other data to permit the airworthiness of subsequent products of the same type to be determined by comparison with the type design.</p> <p>Lendo as seções supracitadas, em específico a seção 1.2 do CAR, observa-se o trecho “and sufficient other data to permit the airworthiness of subsequent products of the same type to be determined by comparison with the type design”. As exigências desta seção passaram ao parágrafo (c) do 14 CFR 21 (“(c) Any other data necessary to allow, by comparison, the determination of the airworthiness of later products of the same type.”) e, posteriormente, ao parágrafo (e) da mesma seção, a qual foi adotada na regulamentação brasileira: “(e) quaisquer outros dados necessários para permitir, por comparação, a determinação da aeronavegabilidade e das características de proteção ambiental (quando aplicável) de produtos posteriores do mesmo tipo”.</p> <p>É importante notar que, ao longo das mudanças, foi preservada a intenção de se considerar parte do projeto de tipo quaisquer dados necessários para se determinar a aeronavegabilidade de um produto fabricado em conformidade com tal projeto de tipo através da comparação de tal produto contra tais dados.</p> <p>Em resumo, entendemos que a seção em específico refere-se aos dados do projeto de tipo que foram usados para fabricar um produto, para o qual seja necessário determinar a aeronavegabilidade, sob a regulação da subparte H do RBAC 21. É importante salientar que tal necessidade provém de uma situação no qual existiam aeronaves não certificadas, sendo tal preocupação irrelevante para qualquer aeronave cuja aeronavegabilidade tenha sido aprovado por um CT e que tenha sido produzida por um sistema aprovado.</p> |  |
| 18.233         | Alexandre Juliano Bianchi | <p>No item 1.1 da IS, foi mencionado que informações complementares podem ser encontradas na própria página de internet da ANAC, bem como na Carta de Serviços ao Cidadão ou em cartilhas específicas.</p> <p>A Embraer sugere que nos itens 5.2.6 e 5.5.2.2 seja incluído o texto “ou em cartilhas específicas” conforme consta no item mencionado no parágrafo acima.</p> <p>Novos textos sugeridos:<br/>5.2.6 As instruções mais detalhadas, como formas de envio e endereço atualizado, podem ser encontradas na Carta de Serviços ao Cidadão ou em cartilhas específicas, disponíveis na página de internet do Governo Federal (<a href="http://www.gov.br/anac/pt-br">www.gov.br/anac/pt-br</a>).</p> <p>5.5.2.2 Informações mais detalhadas podem ser encontradas na IS 00-007, na Carta de Serviços ao Cidadão ou em cartilhas específicas, disponível na página de internet da ANAC.</p> | A Embraer sugere a inclusão do texto nos dois itens mencionados para maior padronização da IS e para endereçar outras eventuais cartilhas que a ANAC venha a desenvolver no futuro, como por exemplo, o novo Guia da Certificação de Tipo que deve ser publicado em breve.  | Aceito.  |
| 18.234         | Rodrigo Kantek Zaduski    | 5.4.13.3 Excluir a frase " Um exemplo disso são ICA de EWIS (Electrical Wiring Interconnection System) definidas pelo RBAC 25", visto que a seção H25.4 do RBAC 25 estabelece:<br>(a) The Instructions for Continued Airworthiness must contain a section titled Airworthiness Limitations that is segregated and clearly distinguishable from the rest of the document. This section must set forth--<br>(...)<br>(3) Any mandatory replacement time of EWIS components as defined in section 25.1701.   | Algumas "ICA de EWIS" podem estar na Seção de Limitação de Aeronavegabilidade, portanto, entendo que a frase acima não é adequada.  | Após verificação adicional, entendemos que o exemplo está correto, já que nem todas ICAs de EWIS fazem parte da Seção de Limitações de Aeronavegabilidade, mas todas elas devem ser aprovadas, conforme prevê a seção 25.1729. Assim, não vislumbramos nenhuma alteração necessária. |

| Nº da Contrib. | Nome do Contribuinte      | Contribuição   | Justificativa   | Disposição      |
|----------------|---------------------------|--|---|-----------------|
| 18.235         | Alexandre Juliano Bianchi | <p>A Embraer sugere a inclusão dos itens abaixo:</p> <p>5.16.3 Ainda, é importante notar que, se uma pessoa tem conhecimento, ou deveria ter, que um artigo de reposição ou modificação tem razoável probabilidade de ser instalado em um produto de tipo certificado, esta pessoa não pode produzir este artigo a menos que o artigo esteja enquadrado em alguma das possibilidades previstas na seção 21.9 do RBAC 21, ou seja:</p> <p>(1) produzido sob um certificado de tipo;</p> <p>(2) produzido sob uma aprovação de produção;</p> <p>(3) uma peça padronizada (tal como parafuso, porca e rebite) produzida de acordo com especificações industriais e/ou governamentais reconhecidas pela ANAC;</p> <p>(4) uma parte comercial, conforme definido na seção 21.1;</p> <p>(5) produzido por um proprietário ou operador para a manutenção ou modificação do seu próprio produto;</p> <p>(6) fabricado por um detentor de certificado apropriadamente qualificado com um sistema da qualidade, e utilizado no reparo ou modificação de um produto ou artigo, em conformidade com o RBAC 43; ou</p> <p>(7) produzido de uma outra maneira aprovada pela ANAC.</p> <p>5.16.4 Uma pessoa que produz um artigo para reposição ou modificação para a venda somente poderá apresentar essa peça como adequada para a instalação em um produto de tipo certificado caso ela esteja conforme os itens (1) a (4) da seção acima.</p> | A seção 21.9 também trata sobre requisitos para a fabricação de componentes, que é o tema da seção 5.16 da IS. Portanto, também deve ser endereçado pelo documento normativo. | Texto incluído. |

4.2. Em relação ao Despacho da GCPP ([6295107](#)), propõe-se os seguintes direcionamentos:

- a) Revisão mais recente de material orientativo independe da classificação de significância da modificação: uma frase no caput da seção 5.4.9.4 foi incluída, para indicar que normalmente as revisões mais recentes são mais usadas porque elas são versões melhoradas e muitas vezes modernizadas. Especificamente quanto à sugestão, a proposta é transferir o Apêndice com a tabela para o guia/cartilha, dado seu nível de detalhamento e a complexidade para alterá-la para contemplar a contribuição;
- b) Reavaliar o uso do termo “requisito associado”: a sugestão foi aceita, o que significa que o termo "requisitos aplicáveis" deve ser compreendido em conjunto com seu escopo;
- c) Considerar que as porções a serem aprovadas de AFM/ICAs, exigidas para cumprimento com os RBAC de aeronavegabilidade (23, 25, 27, 29 etc.) e de proteção ambiental, mas que não estão explicitamente mencionadas nas definições de projeto de tipo ou certificado de tipo, sejam interpretadas como “quaisquer outras condições ou limitações estabelecidas para o produto de acordo com este regulamento” dentro do RBAC 21.41: foi feita uma consulta à FAA para verificar se esse entendimento é usado por eles, porém até o momento não houve um retorno. De qualquer forma, o texto foi revisado para refletir exatamente o que os requisitos estabelecem, evitando criar essa interpretação por enquanto, pois ela seria inovadora. A fim de manter o cronograma, sugere-se abordar o tema em revisão posterior desta IS.
- d) Inserir a expressão “Plano de Envolvimento da Autoridade”: a sugestão foi aceita. Porém, é preciso ressaltar a importância de ações de implantação para que o termo seja efetivamente utilizado, evitando o que ocorreu com termos como o RIT (relatório de inspeção de tipo), que estava descrito no antigo MPR-200, mas que não era exercitado.

4.3. Além disso, foi resgatado um trecho (seção 5.4.7.3) que havia na proposta colocada em consulta interna, em decorrência do ajuste que foi feito no item C.11 do Apêndice C. Esse item dava a conotação de que a competência de um requerente com COPj automaticamente seria qualificada como alta, ponto este que estava fora do escopo do Projeto Consistência.

4.4. Finalmente, foram feitas algumas correções ortográficas, de harmonização do termo "investigação de cumprimento" e correções de formatação.

## 5. CONCLUSÃO

5.1. Tendo levado em conta as considerações internas, acreditamos que a proposta esteja pronta, tendo sido efetuados os ajustes considerados necessários.

5.2. Assim, encaminha-se a minuta ([6317322](#)) e esta NT para apreciação do GCPP.

Nelson Eisaku Nagamine

Gerente do Projeto Consistência em Processos de Certificação de Tipo Nacionais

Antônio José Parente de Carvalho Junior

Membro do Projeto Consistência

Débora Soares da Silva

Membro do Projeto Consistência

Marcelo Teixeira Cavalcante de Magalhães

Membro do Projeto Consistência

Flávio Lúcio Lara Moutinho

Membro do Projeto Consistência



Documento assinado eletronicamente por **Nelson Eisaku Nagamine, Gerente Técnico**, em 08/10/2021, às 09:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Débora Soares da Silva, Assistente**, em 08/10/2021, às 10:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Flávio Lucio Lara Moutinho, Tecnologista C&T**, em 08/10/2021, às 11:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Teixeira Cavalcante de Magalhães, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 08/10/2021, às 11:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Antonio José Parente de Carvalho Júnior, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 08/10/2021, às 14:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6312902** e o código CRC **8E3D182E**.





---

Referência: Processo nº 00066.029536/2018-80

SEI nº 6312902

---

Criado por [nelson.nagamine](#), versão 32 por [nelson.nagamine](#) em 08/10/2021 09:50:11.