

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA A PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	<a href="#">00066.040777/2016-18</a>	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b> SAR/GTPN	
<b>Assunto do normativo:</b>	Prorrogar os prazos do programa iBR2020 - Programa de Fomento à Certificação de Projetos de Aeronaves de Pequeno Porte		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

O programa iBR2020, aprovado pela Resolução nº 345, de 04 de novembro de 2014, requer que seus participantes cumpram as tarefas estabelecidas nos seus respectivos prazos. A empresa Flyer Industria Aeronáutica Ltda, participante do programa, encaminhou carta à ANAC solicitando prorrogar por pelo menos um ano todas as tarefas do programa iBR2020 a serem concluídas após 30/06/16. Segundo a empresa, o pedido é motivado em função da grave crise econômica do Brasil tendo a empresa sofrido retração de vendas da ordem de 85%, dispensando mais de dois terços de seus colaboradores. Posteriormente, a outra empresa participante do programa, Inpaer Easy Aircraft Ltda, também solicitou prorrogação das tarefas do programa para fins de adequação de sua estrutura e amadurecimento de seu projeto.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Alternativa 1: Não alterar os prazos do programa iBR2020.**

A empresa Flyer ficará suspensa do programa não podendo usufruir da contrapartida estabelecida na seção 5 do Anexo à Resolução nº 345, de 04 de novembro de 2014, a saber, comercializar as aeronaves experimentais de sua fabricação durante o período de suspensão. Ainda que seja permitido à empresa retornar ao programa durante sua vigência, visto que esta já enfrenta dificuldades financeiras utilizando-se da contrapartida do programa, a suspensão desta condição agravaria ainda mais a situação financeira da empresa, possivelmente levando-a à falência e extinguindo as possibilidades de um futuro retorno ao programa iBR2020. Tais consequências não atenderiam aos objetivos do programa e mesmo restando ainda um participante os resultados finais do programa poderiam ser contrários aos inicialmente almejados. A redução do número de fabricantes de aeronaves experimentais ocasionará também uma redução das empresas fornecedoras e menor diversificação da cadeia produtiva nacional. Tal cenário poderá inclusive afetar o sucesso da Inpaer, outra participante do programa, dado às menores possibilidades de

encontrar fornecedores nacionais. Ainda quanto às consequências à Inpaer, a não prorrogação das tarefas do programa, resultaria em não haver tempo hábil para a implementação de modificações que se façam necessárias em seu projeto e estrutura organizacional. Verifica-se que tal cenário prejudicaria a todos os participantes atuais do programa iBR2020 o que ocasionaria seu insucesso.

**Alternativa 2 (ESCOLHIDA): Prorrogar pelo período de um ano todas as tarefas do programa iBR2020 a serem concluídas após 30/06/16 e manter o usufruto das contrapartidas até 31/12/2020, previstas na Seção 5 do Anexo à Resolução 345/2014.**

Os participantes do programa continuariam a usufruir da contrapartida de comercializar as aeronaves experimentais de sua fabricação até 2020, o que possibilitaria maiores condições de se adequar à atual situação econômica do Brasil e retomar o cumprimento das tarefas restantes do programa. Sendo que restam apenas dois participantes no programa, estando ambos sujeitos às mesmas condições econômicas desafiadoras, entende-se ser aceitável prorrogar os prazos do programa a ambos os participantes, sendo esta uma solução isonômica e mais adequada para o atingimento dos objetivos do programa iBR2020, entre estes, de que um maior número de empresas possa produzir aeronaves certificadas no Brasil. Ambos os participantes do programa se beneficiarão de um prazo mais amplo para melhor avaliar o desempenho de seus projetos e fazer as modificações necessárias.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

**Alternativa 2.** A ANAC prorrogará os prazos das tarefas do programa iBR2020 permitindo às empresas participantes comercializarem as aeronaves experimentais de sua fabricação até 2020, sanarem sua situação financeira e retomarem o cumprimento das tarefas restantes do programa.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Prorrogar os prazos das tarefas do programa iBR2020	Um ano para todas as tarefas a serem concluídas após 30/06/16.	GGCP/SAR
Participantes do programa iBR2020	Sanear situação financeira e cumprir com as tarefas restantes do programa.	Um ano	GGCP/SAR
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, IV, X, XXXIII.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

A Gerência-Geral de Certificação de Produto – GGCP é responsável pelo acompanhamento do programa iBR2020 e produziu o parecer técnico desta proposta.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/> ANVISA	<input type="checkbox"/> COMAER	<input type="checkbox"/> Polícia Federal	<input type="checkbox"/> Receita Federal
<input type="checkbox"/> Outros:			

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

A proposta não afeta outros órgãos/entidades.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Outros países, incluindo os Estados Unidos, também enfrentam o problema da fabricação em série de aeronaves de pequeno porte sem Certificação de Tipo e que não se enquadram na categoria leve esportiva, sob a falsa alegação de que se tratam de aeronaves de construção amadora. Este problema, inclusive, foi um dos motivadores para a reestruturação do <i>14 CFR Part 23</i> , o regulamento norte-americano que contém os requisitos técnicos para Certificação de Tipo de aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional. Os Estados Unidos adotaram, para a aviação de esporte e lazer utilizando aeronaves simples e leves, a categoria <i>Light Sport Aircraft – LSA</i> , cujas regras serviram de base para as regras brasileiras para as aeronaves leves esportivas.
---	--------	---

No Canadá, em agosto de 2006, por considerar ser de interesse público e não afetar a segurança de voo, foi concedida uma isenção generalizada a pessoas requerentes de certificados de aeronavegabilidade especiais para aeronaves de construção amadora. A isenção permitia que essas pessoas contratassem assistência profissional da construção ou montagem de partes da aeronave sob supervisão do construtor, além de importar, registrar e operar no Canadá aeronaves de construção amadora estrangeiras. A isenção também dispensava essas pessoas de cumprirem com os requisitos de peso máximo de decolagem e de número máximo de assentos dessas aeronaves. Em abril de 2009, tal isenção foi cancelada com a justificativa de que as premissas não eram mais válidas.

A regulamentação europeia para aeronaves experimentais fica a cargo de cada país membro da EASA. As aeronaves de construção amadora, leves esportivas e demais operam com uma permissão de voo, denominado “*permit to fly*”. Dependendo do estado membro, pode haver emissão de certificados que reconhecem que um fabricante produz um modelo de aeronave de acordo com as normas consensuais ou, assim como no Brasil, pode haver emissão de certificados de aeronavegabilidade individuais, em que cada aeronave é avaliada e vistoriada individualmente em relação às normas. De acordo com o próprio site da EASA: “*In accordance with Part 21A.711, the competent authority of the member state of registry is normally responsible for the issue of a Permit to Fly. Appropriately approved design or production or continuing airworthiness management organisations may also issue a Permit to Fly within limitations specified in Part 21.*”

A EASA tem participado das discussões internacionais encabeçadas pela FAA para reformulação do *14 CFR Part 23* para tornar a Certificação de Tipo de aviões de pequeno porte mais barata e aumentar a segurança desses aviões.

A EASA sinalizou que pretende que, com a reformulação, o CS-23 (equivalente na Europa ao *14 CFR Part 23* norte-americano) e as normas da indústria aplicáveis englobem a categoria dos *Very Light Aeroplanes – VLA*, definidos como aviões monomotores de até 2 assentos, com peso máximo de decolagem de 750 kg, dentre outras características.

Pelo fato de que a vigilância sobre a atividade de construção amadora de aeronaves não é tão intensa, acabam surgindo pequenas empresas que passam a fabricar essas aeronaves em série e continuam pleiteando certificados de construção amadora

		<p>para essas aeronaves, por exigir menos comprovações, menor rigor na construção e ausência de aprovação do projeto. Esse problema ocorre em diversos países do mundo, porém não é amplamente divulgado pelas autoridades, inclusive pela falta de dados estatísticos e evidências desse tipo de irregularidade.</p> <p>Não se tem notícia de que algum país tenha adotado programa similar ao iBR2020. Em parte, isso se explica pelas peculiaridades do contexto brasileiro, que há anos criou a categoria ultraleve com peso máximo de decolagem de até 750 kg, ao passo que, nos EUA, os chamados <i>ultralights</i> são limitados ao peso de 115 kg (se motorizados) e 70 kg (se não motorizados). Além disso, o Brasil, na figura do extinto Departamento de Aviação Civil – DAC, permitia que os ultraleves fossem fabricados em série por empresas e obtivessem tratamento de aeronaves de construção amadora, situação que se deseja extinguir.</p>
( ) NÃO		

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?		
( X ) SIM	Quais?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RBAC 21, que contém o requisito para emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental para aeronaves de construção amadora, aeronaves leves esportivas experimentais, dentre outras (seção 21.191), ao qual se aplicam as isenções aos fabricantes de aeronaves de pequeno porte;</li> <li>• IS 21.191-001A, que detalha e orienta a emissão de CAVE para aeronaves de construção amadora;</li> <li>• RBAC 01, que traz a definição de aeronave leve esportiva;</li> <li>• RBHA 91, que contém as regras gerais de operação para aeronaves civis;</li> <li>• RBHA 103A, que estabelece as regras aplicáveis aos veículos ultraleves;</li> <li>• RBAC 23, que contém os requisitos para Certificação de Tipo de aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional.</li> </ul>
( ) NÃO		

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os <b>custos</b> do ato.
Os custos com a adoção da <b>Alternativa 2</b> são descritos a seguir com base nos critérios abaixo.

#### Segurança de voo:

- Considerando a continuação da comercialização de aeronaves prontas sem Certificação de Tipo pelos participantes do programa até 31/12/2020, não haverá mudança em relação ao atual risco de queda de uma aeronave de pequeno porte sobre pessoas e bens no solo e do risco de abalroamento se comparado à situação atual vigente do programa iBR2020. Adicionalmente, espera-se que haverá o interesse das próprias empresas participantes em direcionar potenciais compradores para a aquisição da aeronave a receber o certificado de tipo.

#### Econômico para a ANAC:

- Sem custos.

#### Econômico para os Regulados:

- Poderá haver desvantagem financeira aos participantes do programa que já realizaram investimentos em prazo menor do que o permitido com a alteração das regras do programa. Porém, tal desvantagem poderá ser compensada pela possibilidade de oferecer ao mercado uma aeronave certificada antes que seu concorrente.

#### Social:

- Sem custos.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Os benefícios percebidos com a adoção da **Alternativa 2** são descritos a seguir com base nos critérios abaixo.

Considerando que os atuais participantes do programa concluíam com êxito as tarefas e obtenham o Certificado de Tipo para suas aeronaves.

#### Segurança de voo:

- Melhoria do nível de segurança das aeronaves de pequeno porte comercializadas prontas para esporte e lazer;
- Redução do risco de queda de uma aeronave desse porte sobre pessoas e bens no solo e do risco de abalroamento, considerando a substituição gradual de aeronaves sem Certificação de Tipo por aeronaves de tipo certificado.

Econômico para a ANAC:

- Alto. Arrecadação de TFAC relacionada a certificação de tipo de dois modelos de aeronave de pequeno porte e duas organizações de produção = R\$ 1.796.438,10, conforme Anexo III da lei 11.182, de 27/09/05.

Econômico para os Regulados:

- Possível redução do preço das aeronaves nacionais de tipo certificado e de pequeno porte em relação às aeronaves importadas de tipo certificado;
- Possível manutenção ou expansão da cadeia produtiva nacional, possibilitando maiores acordos comerciais para os fabricantes de aeronaves;
- Possível aumento na demanda por peças e componentes aeronáuticos;
- Possível aumento na demanda por serviços de manutenção aeronáutica;
- Possível aumento nos postos de trabalho para mecânicos de manutenção aeronáutica;
- Para as Escolas e Centro de Treinamento, possível aumento na demanda por cursos de piloto privado e disponibilidade de novos modelos de aeronaves, mais modernas dos que as atualmente em uso.

Social:

- Possibilidade de manutenção dos postos de trabalho nas empresas participantes do programa e de seus fornecedores;
- Possível aumento nos postos de trabalho para mecânicos de manutenção aeronáutica.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	N/A	N/A
Empresas de transporte aéreo não regular	N/A	N/A
Empresas de serviços aéreos especializados	N/A	N/A
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	N/A	N/A
Operadores de Aeródromos	N/A	N/A
Fabricantes de Aeronaves	<u>Participantes do programa:</u>	<u>Participantes do programa:</u>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usufruto da contrapartida oferecida no programa para saneamento financeiro até 2020.</li> <li>• Possível manutenção ou expansão da cadeia produtiva nacional, possibilitando maiores acordos comerciais.</li> <li>• Caso tenham êxito obtendo a Certificação de Tipo dentro dos prazos originais do programa, terão vantagem competitiva por ofertar uma aeronave certificada antes de seu concorrente.</li> </ul>	<p>Possível desvantagem financeira por terem que realizar investimentos em prazo menor do que o permitido com a alteração das regras do programa. Porém, tal desvantagem poderá ser compensada pela possibilidade de lançar seu produto no mercado antes que seu concorrente.</p>
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	<p>Possível aumento na demanda por peças e componentes aeronáuticos, caso os participantes do programa tenham êxito e resulte na Certificação de Tipo de um ou mais modelos de aeronave.</p>	-
Proprietários de aeronaves	<p>Caso os participantes do programa tenham êxito e resulte na Certificação de Tipo de um ou mais modelos de aeronave:</p> <p><u>Pessoas que desejam adquirir uma aeronave de pequeno porte para esporte e lazer:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possível redução do preço das aeronaves nacionais de tipo certificado e de pequeno porte em relação às aeronaves importadas de tipo certificado;</li> <li>• Melhoria do nível de segurança das aeronaves comercializadas prontas para esporte e lazer (comparando as aeronaves sem Certificação de Tipo montadas a partir de conjuntos com as aeronaves de tipo certificado);</li> <li>• Limitações operacionais menos severas para as aeronaves de</li> </ul>	<p>Caso os participantes do programa tenham êxito e resulte na Certificação de Tipo de um ou mais modelos de aeronave:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Pessoas que desejam adquirir uma aeronave de pequeno porte para esporte e lazer:</u> ao fim do programa (e, portanto, fim do período de usufruto da contrapartida), possível aumento do preço das aeronaves comercializadas prontas a serem utilizadas para esporte e lazer, pois as únicas alternativas serão a aquisição de aeronaves de tipo certificado, de conjuntos para construção amadora de fato ou de aeronaves usadas sem Certificação de Tipo.</li> </ul>

	<p>tipo certificado se comparadas às aeronaves que operam sob um CAVE.</p> <p><u>Proprietários de aeronaves de pequeno porte sem Certificação de Tipo</u>: possível aumento do preço de revenda de suas aeronaves.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Proprietários de aeronaves de pequeno porte de tipo certificado</u>: Possível aumento nos custos de manutenção da aeronave em relação aos custos de manutenção de uma aeronave experimental.</li> </ul>
Empresas de manutenção aeronáutica	Possível aumento na demanda por serviços de manutenção aeronáutica, caso os participantes do programa tenham êxito e resulte na Certificação de Tipo de um ou mais modelos de aeronave.	-
Mecânicos	Possível aumento nos postos de trabalho para mecânicos de manutenção aeronáutica, caso os participantes do programa tenham êxito e resulte na Certificação de Tipo de um ou mais modelos de aeronave.	-
Escolas e Centros de Treinamento	<p>Caso os participantes do programa tenham êxito e resulte na Certificação de Tipo de um ou mais modelos de aeronave:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possível aumento na demanda por cursos de piloto privado.</li> <li>• Possível disponibilidade de novos modelos de aeronaves, mais modernas dos que as atualmente em uso.</li> </ul>	Possível redução na demanda por cursos de piloto desportivo e piloto de recreio (CPD e CPR, conforme definido no RBHA 103A).
Tripulantes	N/A	N/A
Passageiros	N/A	N/A
Comunidades	<p>Caso os participantes do programa tenham êxito e resulte na Certificação de Tipo de um ou mais modelos de aeronave:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria no nível de segurança de aeronaves de pequeno porte, o que</li> </ul>	Durante o período de vigência do programa(considerando a continuação da comercialização de aeronaves prontas sem Certificação de Tipo), manutenção do risco de queda de uma aeronave de pequeno porte sobre pessoas e bens no solo e do risco de abalroamento se

	<p>indiretamente causa a redução do risco de queda de uma aeronave desse porte sobre pessoas e bens no solo e do risco de abalroamento, considerando a substituição gradual de aeronaves sem Certificação de Tipo por aeronaves de tipo certificado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possível expansão do parque industrial brasileiro, em virtude da possibilidade de alcançar mercados globais, gerando emprego, renda e recolhimento de mais impostos.</li> </ul>	<p>comparado à situação atual vigente do programa iBR2020. Após o fim do programa, esse risco permanece, pois as aeronaves já vendidas continuam em operação, mas tende a reduzir com o tempo, à medida que elas saem de serviço.</p>
Meio ambiente	N/A	N/A
Outros (identificar)	N/A	N/A

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

O monitoramento se dará durante a demonstração de cumprimento acompanhada pela GGCP/SAR.