



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.501537/2017-83	Unidade Responsável (Sigla):	SAR/GTPN
Assunto do normativo:	Revisão dos requisitos de manutenção de planadores e motoplanadores (RBAC nº 43).		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

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

Considerando as aeronaves classificadas como planadores e motopladores, os seguintes problemas foram identificados:

- P1 - falta de disponibilidade de oficinas de manutenção.
- P2 - custo alto de manutenção.
- P3 - excesso de burocracia para execução da manutenção.

Como consequência dos citados problemas, percebe-se um aumento no uso de aeronaves não certificadas (experimentais).

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.

Opção 1: Ampliar as prerrogativas do Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) para realizar inspeção de até 100 H ou ações corretivas com mesmo nível de complexidade.

Opção 2 (Preferida): Ampliar as prerrogativas do Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) para o maior nível de manutenções previstas (similar ao previsto atualmente para Aeronave Leve Esportiva-ALE).

Opção 3: Simplificar o processo de inclusão desses modelos de aeronaves na certificação das Organizações de Manutenção Aeronáutica (OMA), com auto-inclusão em Lista de Capacidade.

A **Opção 2** foi preferida por:

(1) aumentar a disponibilidade e capilaridade na oferta de serviços de manutenção ao setor de maneira mais ampla em comparação ao possibilitado pelas Opções 1 e 3, endereçando o problema P1;

(2) promover a redução nos custos de manutenção, uma vez que a redução promovida pela opção 3 é incerta. A opção 1 é limitada e não afeta serviços acima de inspeções de 100h. A opção 2 endereça de forma mais adequada o problema P2;

(3) possibilitar menor burocracia na execução da manutenção. A opção 3 não é eficaz nesse sentido já que apesar de possibilitar a facilidade na certificação da oficina para novos modelos, a empresa ainda está vinculada a todo um conjunto de exigências regulatórias. Assim, a Opção 2 endereça mais eficazmente o problema P3;

(4) se constituir em uma alternativa proporcional ao risco da operação associada aos planadores/motoplanadores, considerando a baixa complexidade afeta a esse nicho da aviação geral.

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

Espera-se que a revisão das regras de manutenção para os planadores e motoplanadores aumente a oferta de serviços para os operadores, reduza seus custos e burocracias, com consequente diminuição da utilização de aeronaves experimentais.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	<ul style="list-style-type: none"> - Realização de Seminários Técnicos para divulgação da alteração da norma; - Realização de reunião com associações do setor de voo a vela (FBVV, outras); - Elaboração de material orientativo (Guia, Boletim, ou outros) para o Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA); - Elaboração de iniciativa EAD para aumentar a capacitação dos profissionais do setor. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dentro de 1 ano após emissão da norma, utilizando os Seminários já previstos pela SAR/GGAC; - Em até 03 meses após emissão da norma; - Em até 1 ano após emissão da norma; - Em até 1 ano e meio após emissão da norma. 	<ul style="list-style-type: none"> - SAR/GGAC realizará auditorias em aeroclubes/escolas e entidades públicas e informará SAR/GTPN sobre possíveis problemas identificados (operadores privados não serão auditados); - SAR/GGAC informará a SAR/GTPN sobre resultado dos Seminários ou informações sobre dificuldades na implementação da norma pelo setor.
Regulados	Aderir integralmente à emenda do RBAC nº 43.	A partir da data de efetividade da emenda ao RBAC nº 43.	Espera-se que associações de operadores do setor (FBVV, outros) reportem problemas à agência.
Outros Órgãos	-	-	-

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

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Art. 66, inciso II.

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Art. 8º, inciso X.

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

Internamente na SAR houve consulta a servidores por meio de reuniões. Além disso a alteração do normativo foi submetida a consulta interna na SAR. A alteração proposta na norma não afetará outras UORGs da ANAC além da SAR.

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	Não.					

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

N/A.

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Ex: EUA, União Européia, Canadá dentre outros.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	RBAC n° 43, RBAC n° 145 e RBHA n° 91.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

- Diminuição de mercado e receita para as Organizações de Manutenção Aeronáutica (OMAs).
- Maior risco de ocorrências de desvios (*quality escapes*), uma vez que o MMA não dispõe de sistema de controle de qualidade formalmente estabelecido (como no caso das OMAs).

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

- Maior acesso dos operadores de planadores/motoplanadores a meios para manter a aeronavegabilidade das aeronaves;
- Menor custo de manutenção e burocracia associada;
- Maior mercado para atuação dos mecânicos autônomos;
- Migração de operadores da aviação experimental para aviação certificada.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	-
Empresas de transporte aéreo não regular	-	-
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-

Fabricantes de Aeronaves	Aumento do uso de aeronaves certificadas	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-Maior acesso a meios para manter aeronavegabilidade das aeronaves -Menor custo de manutenção e burocracia - Aumento do uso de aeronaves certificadas, cuja segurança do projeto foi atestada pela autoridade	Maior risco de ocorrências de desvios (<i>quality escapes</i>) pelo MMA.
Empresas de manutenção aeronáutica	-	Redução de mercado
Mecânicos	Maior mercado para atuação de mecânicos autônomos	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar)	-	-

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

A alteração normativa proposta endereçará diretamente os problemas P1 e P3 identificados no item "1." do FAPAN. Quanto à queda do custo de manutenção (problema P2), entende-se não haver necessidade de monitoramento direto, dado que é improvável que os custos subam já que a oferta de serviços de manutenção será aumentada. E além disso, o custo para a agência para obtenção desse dado de forma confiável diretamente com o setor será alto e possivelmente só comprovará o comportamento esperado para o custo dos serviços.

Para o monitoramento do MMA:

- considerando planadores/motoplanadores empregados por aeroclubes/escolas e entidades públicas, auditorias feitas pela SAR/GGAC poderão indicar o nível de aderência dos MMAs ao previsto na regulamentação. Operadores privados não serão, em princípio, auditados.
- SAR/GTPN e SAR/GGAC coordenarão acompanhamento e comunicação junto às associações do setor (como FBVV, ou outras) para obtenção de informações sobre problemas relativos a qualidade dos serviços de manutenção providos pelos MMAs.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Kruschewsky Lemos, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 23/02/2018, às 14:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Lima Carneiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/02/2018, às 14:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 23/02/2018, às 15:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1400251** e o código CRC **13485998**.
