



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.020909/2018-56	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo dos requisitos de importação de aeronaves de construção amadora e aeronaves leves esportivas (ALE) usadas. Tema 03 da Agenda Regulatória 2019-2020.		
<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

A) No que se refere à importação de aeronaves de construção amadora foram identificados os seguintes problemas:

1. Custo administrativo e dificuldade de estabelecer equivalências com os critérios aceitos pela ANAC nos processos de importação de aeronaves de construção amadora devido a falta de previsão nos anexos da ICAO e ausência de padronização internacional das práticas utilizadas pelas autoridades internacionais de aviação civil.

Exceto nos casos de aeronaves oriundas dos EUA, visto não haver previsão nos anexos da ICAO e diferentemente do que ocorre com os produtos certificados, não há padronização internacional das práticas utilizadas pelas autoridades internacionais de aviação civil referentes às aeronaves de construção amadora, sendo difícil de estabelecer equivalências com os critérios aceitos pela ANAC, descritos na Instrução Suplementar 21.191-001 "Aeronaves de construção amadora".

No caso das aeronaves oriundas dos EUA, visto que a regulamentação e as práticas da ANAC são equivalentes as da FAA, tal problema não é significativo.

2. Vulnerabilidade da aviação brasileira à importação de aeronaves de construção amadora de outros países oferecendo ameaça ao desenvolvimento da indústria aeronáutica de pequenas aeronaves no Brasil com risco de diminuição dos níveis aceitáveis de segurança (aumento da assimetria de informação e externalidade negativa).

Devido a não haver proibição no requisito 21.191(g) do RBAC 21 de importação de aeronaves de construção amadora, o Brasil se expõe às políticas de outros países de exportação destas aeronaves podendo gerar uma externalidade negativa (por exemplo, incentivos à troca destas aeronaves em outro país poderia ter um efeito negativo no Brasil).

Um "aumento artificial" da frota deste tipo de aeronave no Brasil oferece risco à segurança e aumento da carga de fiscalização da ANAC. Neste caso, chama-se de "aumento artificial" o que é gerado por conta da oferta externa de aeronaves de construção amadora em uma quantidade maior e a preços mais atrativos do que os praticados no mercado interno. O aumento do risco à segurança estaria relacionado ao aumento da assimetria de informação devido à maior oferta deste tipo de aeronave no mercado interno.

Há ainda a possibilidade de outros países permitirem a fabricação seriada destas aeronaves, podendo ser um incentivo a criação de empresas nestes países visando este mercado brasileiro, algo de difícil fiscalização por parte da ANAC. Tal fato afetaria a isonomia entre regulados nacionais e estrangeiros, pois embora a ANAC proíba a fabricação seriada nacional de aeronaves de construção amadora, se permitiria, ainda que indiretamente, a importada. Apenas para exemplificar tal risco, há casos de aeronaves de construção amadora, de considerável porte e complexidade, construídas por empresa americana oferecendo características atrativas aos usuários, com capacidade de 6 lugares, monomotor turboélice, trem retrátil, cabine pressurizada e alto desempenho.

Apesar das preocupações aqui descritas, é importante esclarecer que, embora há grande oferta de aeronaves estrangeiras de construção amadora, a situação econômica desfavorável no Brasil nos últimos anos tem dificultado a entrada destas aeronaves no país. Levantamento feito pela ANAC mostra que, do total de pedidos de construção amadora entre 2014-2018, apenas 5% se referem a aeronaves importadas, sendo a maioria oriunda dos EUA.

Porém, os riscos aqui expostos revelam que o atual interesse privado no livre comércio destas aeronaves importadas no Brasil está se sobrepondo aos interesses públicos, prejudicando o desenvolvimento da indústria aeronáutica nacional de pequenas aeronaves (iBR2020, ALE e componentes), além de oferecer risco de diminuição dos níveis aceitáveis de segurança.

### 3. Distanciamento dos objetivos da construção amadora e do seu caráter educativo.

De acordo com art. 67 do CBAer (Lei Nº 7.565, de 19/12/1986), a regra é a operação de aeronaves certificadas, sendo a aviação experimental uma exceção. A construção amadora tem o objetivo de estimular o entusiasta na aviação e o desenvolvimento de novos conceitos no Brasil e não em outros países, tendo um caráter educativo.

Importante esclarecer que a construção amadora não tem o objetivo de suprir o mercado nacional com aeronaves de baixo custo! Ocorre que, por conta do histórico desta aviação no Brasil que até 2014 permitia a produção seriada destas aeronaves por empresas nacionais (período de transição conforme 21.191(g)(2) do RBAC 21), muitas pessoas físicas, associações aerodesportivas e aeroclubes nacionais compraram este tipo de aeronave, em detrimento de aeronaves certificadas, não só para o desempenho de atividades desportivas como também para seu próprio deslocamento e lazer, sob as regras do RBHA 91.

B) No que se refere à importação de Aeronaves Leves Esportivas (ALE) usadas foi identificado o seguinte problema:

1. Avaliar se a importação de ALE usadas é compatível com o atual modelo regulatório, bem como, se interfere com a fabricação nacional.

Visto não haver previsão nos Anexos da ICAO para as ALE, não há padronização internacional das práticas utilizadas pelas autoridades internacionais de aviação civil referente as ALE, sendo que cada autoridade adota critérios específicos, havendo diferenciação no cumprimento com as normas consensuais (ASTM) e nas regras de manutenção destas aeronaves.

No caso de ALE usadas, não há previsão da ICAO para que a autoridade exportadora emita um CA de exportação para uma ALE, demonstrando que a aeronave atende aos padrões de aeronavegabilidade.

Atualmente, a indústria de ALE no Brasil é incipiente e liberar a importação de ALE usadas provoca distorção concorrencial, com condições competitivas diferentes às praticadas nos países avaliados. Por outro lado, as atuais regras do RBAC 141 permitindo o uso de ALE para atividades de instrução e a presente proposta de alteração do RBHA 91 possibilitando o uso de ALE Especiais para reboque de planador e aviação geral, espera-se um crescimento deste setor no Brasil. Porém, a incipiente produção nacional pode não atender a potencial demanda deste setor e das escolas de aviação, caso estas empresas desejem substituir sua frota atualmente composta de aeronaves certificadas antigas.

C) Inexistência de requisitos operacionais para ALE no Brasil

Embora a categoria ALE tenha sido incluída na regulamentação brasileira com a publicação do RBAC 21 Emenda nº00, por meio da Resolução nº143, de 17 de março de 2010, as regras de operação para ALE restam ainda ausentes na regulamentação brasileira, impactando, principalmente, a indústria aeronáutica nacional de aeronaves leves visto não haver previsão para o uso privado e comercial destas aeronaves no Brasil.

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.

A Análise de Impacto Regulatório foi realizada por meio da utilização de uma metodologia de análise multicritério, focada em valores, conhecida como **MACBETH** (*Measuring Attractiveness by a Categorical Based Evaluation Technique*).

Foram determinados 5 critérios, abaixo explicados com seus objetivos associados:

**I-Segurança.** Aumentar ou manter o nível aceitável de segurança.

**II-Custo para a ANAC.** Reduzir custos administrativos de análise de documentação e de fiscalização.

**III-Custo para os usuários.** Reduzir custo de aquisição de aeronaves pelas escolas de aviação, associações, aeroclubes e demais integrantes da sociedade brasileira. Diminuir entraves à concorrência.

**IV-Custo para os fabricantes nacionais de aeronaves de pequeno porte.** Reduzir o impacto para os fabricantes nacionais, de modo a incentivar o crescimento da indústria aeronáutica brasileira, incluindo a de ALE e os participantes do Programa iBR2020.

**V-Harmonização Internacional.** Aumentar a aderência às práticas internacionais, desde que aplicável à conjuntura brasileira.

Valores da ponderação para os critérios:

I-Segurança = 10

II-Custo ANAC = 2

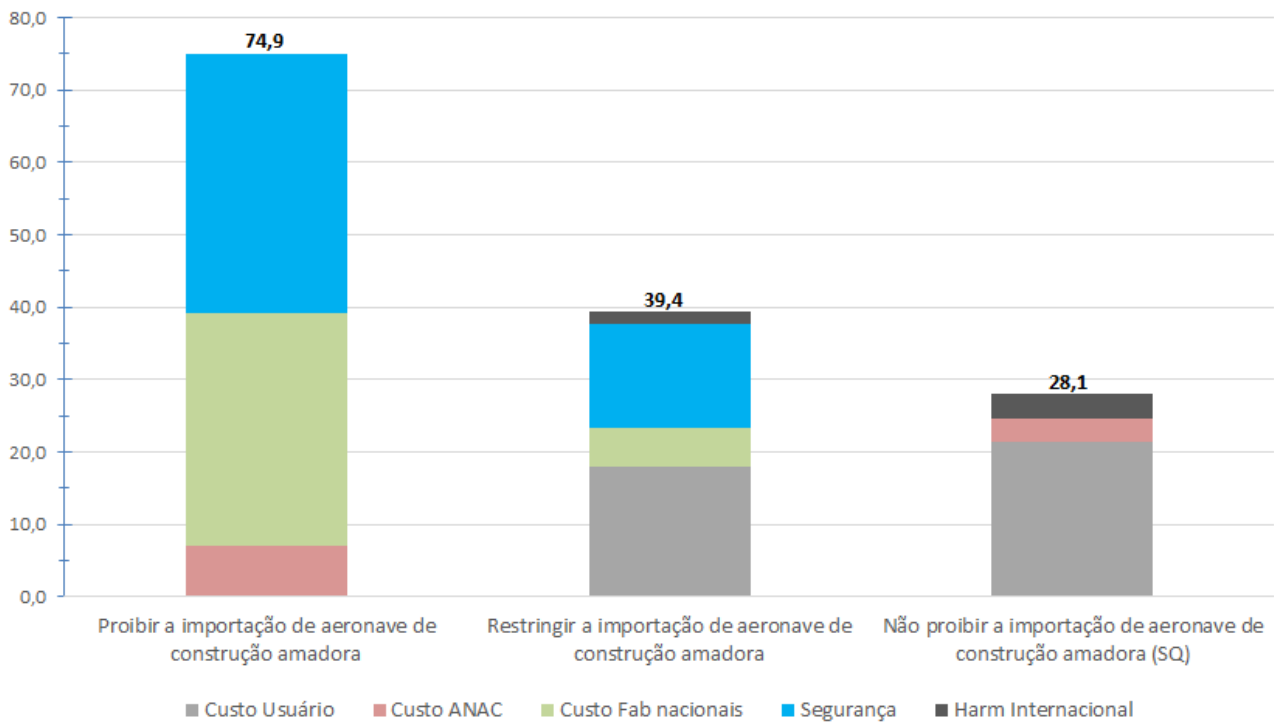
III-Custo Usuário = 6

IV-Custo fabricantes nacionais = 9

V-Harmonização internacional = 1

Quanto ao **problema 1A), importação de aeronaves de construção amadora**, as alternativas avaliadas foram:

1. Não proibir a importação de aeronave de construção amadora (Status Quo).
2. Restringir a importação de aeronave de construção amadora (somente via Acordo Bilateral, capacidade até 4 lugares).
3. Proibir a importação de aeronave de construção amadora.

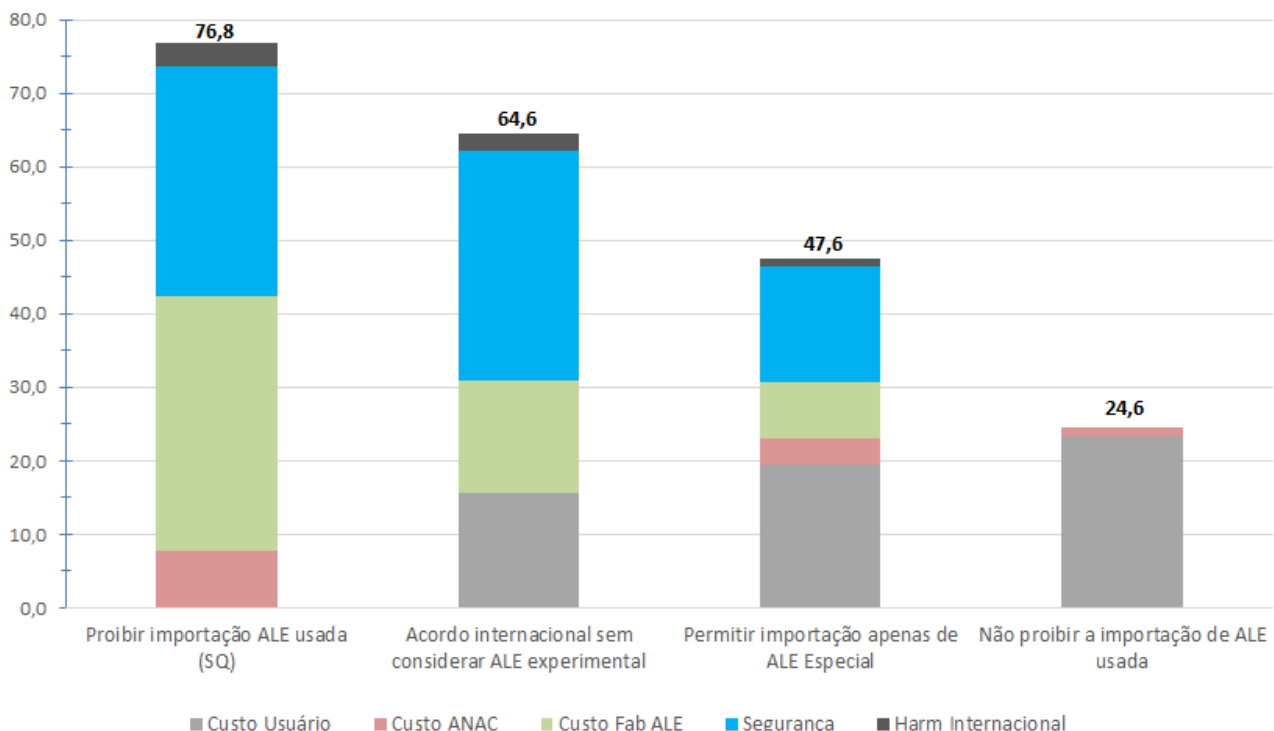


A alternativa melhor pontuada pela análise multi critério é "**Proibir importação de aeronave de construção amadora**", pois elimina as vulnerabilidades e distorções apontadas no item 1A) e oferece melhores condições para o fortalecimento dos fabricantes aeronáuticos nacionais.

Importante destacar que tal alternativa não afeta os demais propósitos do Certificado de Autorização de Voo Experimental-CAVE (exibição, competição aérea, pesquisa e desenvolvimento etc) e não afeta a importação de kits pelos construtores amadores nacionais.

Quanto ao **problema 1B), importação de ALE usadas**, as alternativas avaliadas foram:

1. Proibir a importação de ALE usada (Status Quo)
2. Estabelecer acordos internacionais sem considerar ALE experimental
3. Permitir a importação apenas de ALE Especial (com Certificado de Aeronavegabilidade Especial na categoria ALE)
4. Não proibir a importação de ALE usada (especial e experimental)



A alternativa melhor pontuada pela análise multi critério é **Proibir importação ALE usada** (manter o Status Quo).

No que se refere ao critério de "segurança", verifica-se que as alternativas "Proibir importação ALE usada (SQ)" e "Acordo internacional sem considerar ALE experimental" possuem a mesma pontuação. Tais alternativas se distanciam principalmente por conta do critério "Custo para os fabricantes ALE".

Após o estabelecimento sólido da indústria nacional, que se estima que ocorra no médio prazo após a publicação das novas regras operacionais de ALE, sugere-se revisitar esta análise.

O cenário com a alternativa melhor pontuada também é harmônico com o resultado da AIR para construção amadora. Proibir a importação de ALE usada, em especial ALE experimental usada, é condizente com se proibir a importação de aeronave de construção amadora.

Quanto às regras de operação de ALE, propõe-se alterar o RBHA 91 incluindo nova seção para harmonização com a seção 91.327 do 14 CFR Part 91 da FAA, que trata das regras de operação para ALE. Como no RBHA nº 91 a seção 91.327 já é utilizada para outro assunto, sugere-se a inclusão na seção 91.329.

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

Quanto ao **problema do item 1A)**, a alternativa escolhida de se "**Proibir importação de aeronave de construção amadora**", é a que melhor resolve os problemas identificados. É a alternativa que melhor atende aos critérios "segurança", "custo ANAC" e "Custo fabricantes nacionais". Contribui para a manutenção dos níveis aceitáveis de segurança, impedindo o aumento da assimetria de informação e externalidade negativa, melhor atendendo aos objetivos da construção amadora e do seu caráter educativo, diminui o custo administrativo da ANAC e minimiza a distorção concorrencial que a indústria aeronáutica nacional de pequenas aeronaves (iBR2020, ALE e componentes) enfrenta, possibilitando condições competitivas equivalentes às praticadas nos países avaliados.

Quanto ao **problema do item 1B)**, a alternativa escolhida de se "**Proibir importação ALE usada (manter o Status Quo)**" é a que mais fomenta e fortalece a fabricação nacional de ALE sendo este o melhor cenário para essa incipiente indústria nacional de ALE e componentes, pois concorre apenas com as ALE importadas novas. Após o estabelecimento sólido da indústria nacional, que se estima que ocorra no médio prazo após a publicação das regras operacionais, sugere-se revisitar esta análise, período em que também se espera que a EASA promova alterações em suas regras referentes a ALE. Tal alternativa é a que melhor atende ao critério "Harmonização Internacional" pois atualmente as autoridades avaliadas (FAA, EASA, CAA-UK e CASA), não aceitam ALE usadas do Brasil, cada autoridade avaliada impõe suas restrições.

Quanto ao **problema do item 1C)**, a harmonização com a seção 91.327 do 14 CFR Part 91 da FAA possibilitará, com adequado nível de segurança, o uso privado e o uso comercial de ALE no reboque de planadores, além da condução de treinamento de voo, já permitida recentemente pela edição do RBAC 141, permitindo assim uma maior exploração comercial deste setor da aviação.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Revisão do RBAC 21 e RBHA 91  Avaliar aderência integral ao regulamento por parte dos regulados	Próximas etapas do processo normativo na Agenda Regulatória  Durante os processos para emissão do CA para ALE ou CAVE e de fiscalização da ANAC que ocorrerão a partir da	Próximas etapas do processo normativo na Agenda Regulatória  SAR/GTAI informará a SAR/GTPN acerca do andamento

		data de efetividade da emenda.	
Regulados	Aderir integralmente à emenda do RBAC 21 e RBHA 91	A partir da data de efetividade da emenda	SAR/GTAI informará a SAR/GTPN acerca do andamento
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. 5º e 8º caput, XXXI, 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 Produtos (GGCP) da Superintendência de Aeronavegabilidade, a Gerência Técnica de Normas Operacionais (GTNO) e a Gerência de Certificação de Organizações de Instrução (GCOI) da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) foram consultados e a proposta resultante é fruto de consenso.

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?

Não existem outros órgãos afetados por esta proposta.

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	FAA, EASA, CAA-UK e CASA, conforme item 5.3 da Nota Técnica 61, SEI 2051760.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 21
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

Quanto ao **problema 1A**), a alternativa escolhida de se "**Proibir importação de aeronave de construção amadora**" principalmente traz impactos negativos aos interesses dos usuários nacionais destas aeronaves, pois limita o livre comércio e o acesso a aeronaves de menor custo. Porém, pelos problemas apontados nesta AIR, considera-se a ilegitimidade destes interesses privados por distorcer os objetivos da construção amadora e do seu caráter educativo. Adicionalmente, considera-se este impacto não significativo, pois

conforme levantamento feito pela SAR/GTAI , do total de pedidos de construção amadora entre 2014-2018, apenas 5% se referem a aeronaves importadas. Também há impactos negativos quanto ao critério de "harmonização internacional" pois nenhuma das autoridades avaliadas possui tal prática.

Quanto ao **problema 1B)**, a alternativa escolhida de se "**Proibir importação ALE usada (manter o Status Quo)**" traz impactos negativos aos usuários nacionais destas aeronaves, comerciais e não comerciais, escolas de aviação, aeroclubes etc, pois limita o livre comércio e o acesso a aeronaves de menor custo. No caso das escolas de aviação, importante destacar que, quando da criação da categoria ALE nos EUA, as escolas de aviação americanas apenas puderam adquirir ALE novas (locais ou importadas) visando renovação da frota. Sugere-se que tal alternativa perdure apenas por um período limitado até que ocorra o estabelecimento sólido da indústria nacional de ALE, estimada para o médio prazo (até 5 anos) após a publicação das regras operacionais, período em que também se espera que a EASA promova alterações em suas regras referentes a ALE.

Quanto ao **problema 1C)**, com a harmonização com a seção 91.327 do 14 CFR Part 91 da FAA, não são previstos impactos negativos financeiros e na segurança, sendo mais uma categoria de avião que passa a estar disponível neste setor da aviação no Brasil.

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

Quanto ao **problema 1A)**, a alternativa escolhida de se "**Proibir importação de aeronave de construção amadora**" traz os seguintes benefícios:

Critério "segurança": Contribui para a manutenção dos níveis aceitáveis de segurança, impedindo o potencial de aumento da assimetria de informação e externalidade negativa decorrentes da importação de aeronaves de construção amadora. Melhor atender aos objetivos da construção amadora e do seu caráter educativo.

Critério "custo ANAC": Diminui o custo administrativo que surge nos casos de importação de países que não seguem as mesmas práticas da ANAC.

Critério "Custo fabricantes nacionais": Minimizar a distorção concorrencial que a indústria aeronáutica nacional de pequenas aeronaves (iBR2020, ALE e componentes) enfrenta, possibilitando condições competitivas equivalentes às praticadas nos países avaliados.

Quanto ao **problema 1B)**, a alternativa escolhida de se "**Proibir importação ALE usada (manter o Status Quo)**" traz os seguintes benefícios:

Critério "segurança": Elimina os problemas de se comprovar a aeronavegabilidade destas aeronaves (diferenciação no cumprimento com normas ASTM e manutenção da ALE). Por apenas permitir a entrada de aeronaves mais novas (novas tecnologias) em substituição às utilizadas nas escolas de aviação e aviação geral poderá haver um aumento do nível de segurança. Espera-se que o menor custo de manutenção da ALE poderia incentivar a uma maior aderência às regras de segurança.

Critério "Harmonização internacional": Melhor alinhamento à prática internacional, pois atualmente as autoridades avaliadas não aceitam ALE usadas do Brasil, cada autoridade avaliada impõe suas restrições.

Critério "custo ANAC": Melhor cenário para os custos da ANAC pois não lida com processos de importação de ALE usadas (análise de documentação, contato com autoridades estrangeiras, vistorias etc) direcionando os recursos a outras atividades mais prioritárias.

Critério "Custo Fabricantes nacionais de ALE": Melhor cenário para a incipiente indústria nacional de ALE e componentes, pois concorre apenas com as ALE importadas novas. Conforme ata de reunião com a SPO, SEI 2149972, tem-se atualmente um potencial estimado de 328 aviões que poderiam ser substituídos por novas ALE, considerando-se a frota das escolas de aviação que estão ativas e ministram cursos de PP para avião.

Quanto ao **problema do item 1C)**, a harmonização com a seção 91.327 do 14 CFR Part 91 da FAA possibilitará, com adequado nível de segurança, o uso privado e o uso comercial de ALE no reboque de planadores, além da condução de treinamento de voo, já permitida recentemente pela edição do RBAC 141, permitindo assim uma maior exploração comercial deste setor da aviação no Brasil.

As ALE que possuírem certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva não estarão restritas a voos sobre áreas não densamente povoadas.

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	Maior potencial de crescimento e condições competitivas equivalentes às praticadas nos países avaliados.	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Maior potencial de crescimento e condições competitivas equivalentes às praticadas nos países avaliados.	-
Proprietários de aeronaves	De imediato, com a publicação das regras operacionais para ALE, a aviação geral terá disponível mais uma categoria de avião no Brasil. No longo prazo, com o maior desenvolvimento da indústria nacional (iBR2020 e ALE), estima-se que haja acesso a maior diversidade de aeronaves nacionais com melhor qualidade e segurança.	Limita o livre comércio e o acesso a aeronaves mais baratas. Porém, no caso das aeronaves de construção amadora, pelos problemas apontados nesta AIR, considera-se a ilegitimidade destes interesses privados por distorcer os objetivos da construção amadora e do seu caráter educativo. No caso de importação das ALE usadas, sugere-se que tal restrição perdure apenas por um período limitado até que ocorra o estabelecimento sólido da indústria nacional de ALE, estimada para o médio prazo (até 5 anos) após a publicação das regras operacionais, período em que também se espera que a EASA promova alterações em suas regras referentes a ALE.
Empresas de manutenção aeronáutica	-	No caso das aeronaves de construção amadora, a redução da oferta de aeronaves importadas a serem mantidas é insignificante. No caso de importação das ALE usadas, o Status Quo já não permite tal importação. O fato de se manter tal restrição, em um primeiro momento, teria impacto negativo, embora não relevante, pois as ALE novas requerem menor nível



		de manutenção do que as usadas. Lembrando-se que, para o médio prazo (até 5 anos), está sendo sugerido rever a proposta.
Mecânicos	De imediato, com a publicação das regras operacionais para ALE, os mecânicos autônomos terão mais um campo de atuação por estar disponível mais uma categoria de avião no Brasil.	No caso das aeronaves de construção amadora, a redução da oferta de aeronaves importadas a serem mantidas é insignificante. No caso de importação das ALE usadas, o Status Quo já não permite tal importação. O fato de se manter tal restrição, em um primeiro momento, teria impacto negativo, embora não relevante, pois as ALE novas requerem menor nível de manutenção do que as usadas. Lembrando-se que, para o médio prazo (até 5 anos), está sendo sugerido rever a proposta.
Escolas e Centros de Treinamento	No longo prazo, com o maior desenvolvimento da indústria nacional (iBR2020 e ALE), estima-se que haja acesso a maior diversidade de aeronaves nacionais com melhor qualidade e segurança.	Limita o livre comércio e o acesso a aeronaves mais baratas. No caso de importação das ALE usadas, importante destacar que, quando da criação da categoria ALE nos EUA, as escolas de aviação americanas apenas puderam adquirir <u>ALE novas</u> (locais ou importadas) visando renovação da frota. Sugere-se que tal restrição perca apenas por um período limitado até que ocorra o estabelecimento sólido da indústria nacional de ALE, estimada para o médio prazo (até 5 anos) após a publicação das regras operacionais, período em que também se espera que a EASA promova alterações em suas regras referentes a ALE.
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar): Aeroclubes e Associações	De imediato, com a publicação das regras operacionais para ALE, terão disponível mais uma categoria de avião no Brasil. No longo prazo, com o maior desenvolvimento da indústria nacional (iBR2020 e ALE), estima-se que haja acesso a maior diversidade de aeronaves nacionais com melhor qualidade e segurança.	Limita o livre comércio e o acesso a aeronaves mais baratas. Porém, no caso das aeronaves de construção amadora, pelos problemas apontados nesta AIR, considera-se a ilegitimidade destes interesses privados por distorcer os objetivos da construção amadora e do seu caráter educativo. No caso de importação das ALE usadas, sugere-se que tal restrição perca apenas por um período limitado até que ocorra

o estabelecimento sólido da indústria nacional de ALE, estimada para o médio prazo (até 5 anos) após a publicação das regras operacionais, período em que também se espera que a EASA promova alterações em suas regras referentes a ALE.

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

A SAR/GTAI será a área da ANAC responsável pela implementação da norma, durante os processos para emissão do CA para ALE ou de CAVE para construção amadora e de fiscalização da ANAC que ocorrerão a partir da data de efetividade da emenda.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Mário Igawa, Gerente-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos**, em 27/06/2019, às 11:54, 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 **Pedro Henrique Leite Paludo, Gerente Técnico de Auditoria e Inspeção**, em 27/06/2019, às 11:56, 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 **Kleber Daniel Jesuino, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/06/2019, às 12:09, 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 **Edson Souza de Jesus Filho, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/06/2019, às 15:00, 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 27/06/2019, às 17:11, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2885360** e o código CRC **818A0E2E**.