



Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

**Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado
“Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico”**

A Consulta Pública foi realizada no período de 25 de novembro de 2022 a 12 de janeiro de 2023. O prazo foi prorrogado para o recebimento de novas contribuições no período de 24 de janeiro a 11 de fevereiro de 2023. Foram recebidas **9 contribuições**.

Após o término do período da Consulta Pública, foram recebidas **2 contribuições**.

Processo SEI nº 00058.039643/2020-30

Fevereiro/2023

NOTA 1: Na Consulta Pública nº 16/2022 foram recebidas contribuições para a proposta de revisão “F” da IS nº 145-001. Tais registros foram transferidos como contribuições para a Consulta Setorial nº 05/2022.

NOTA 2: Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta consulta pública representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (23070)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Carlos Almeida Categoria: Servidores da ANAC	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.53(d) Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Na verdade trata de sugestão para a seção 145.1(a), nada a ver com a justificativa apresentada, mas a intenção é aproveitar a emenda do RBAC 145 e alinhar o texto do RBAC ao texto que deu origem ao mesmo, ficando da forma: "a) Este regulamento descreve como obter um certificado de organização de manutenção de produto aeronáutico. Também contém as regras relacionadas ao desempenho na manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos aos quais se aplica o RBAC 43. Este regulamento se aplica a qualquer requerente ou detentor de um certificado de organização de manutenção emitido sob este regulamento. "	
Justificativa: Justifica-se a alteração do texto pois na emenda 0 do RBAC 145 não foi apresentada justificativa alguma para uma alteração em relação ao texto original americano [https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-H/part-145/subpart-A].	
Resultado da análise: Contribuição não acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição está fora do escopo do projeto. A redação atual, embora esteja mais concisa que a redação do parágrafo 145.1 do 14 CFR <i>part</i> 145 da FAA, atinge o mesmo objetivo. Por esse motivo, concluiu-se não ser necessário implementar a proposta de alteração.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (23077)	
Identificação	
Autor da Contribuição: GE Celma Ltda Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.215-I Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Melhora na redação do texto para evitar mal entendidos.	
Justificativa: Prezado(a), por favor consultar a página 22 (Art. 145.215-I (c) e (d)).	
Anexo encaminhado pelo autor da contribuição (seção relevante): RBAC nº 145 Emd 08 (minuta) Págs. 21 e 22:	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

145.215-I Especificações operativas e lista de capacidade

- (a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido nas especificações operativas ou em uma lista de capacidade atualizada da organização.
- (b) A lista de capacidade deve ser desenvolvida em um formato aceitável pela ANAC.
- (c) A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC, cada artigo somente poderá ser incluído nas especificações operativas ou na lista de capacidade (conforme aplicável) depois que executada uma autoavaliação pela organização de manutenção conforme procedimentos do parágrafo 145.209(d)(2)-I deste RBAC, para verificar se a organização satisfaz a todos os requisitos de instalações, recursos, equipamentos, materiais, dados técnicos, processos e pessoal treinado para executar o trabalho no artigo.
- (d) A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC, cada artigo somente pode estar contido nas especificações operativas ou na lista de capacidade se precedido de avaliação e aprovação da ANAC.
- (e) A organização de manutenção deve reter em arquivo os documentos da autoavaliação requerida por esta seção pelo período estabelecido pela ANAC.
(Seção incluída pela Resolução nº xxx, de dd.mm.202x)

Comentário 1:

"145.215-I (c) e (d): Ambiguidade entre os dois itens. Já que o primeiro menciona o verbo "incluir" na condição de "Autoavaliação", quando o segundo menciona o verbo "conter" na condição de "Avaliação e Aprovação da ANAC". Causa dúvida sobre qual requisito atender."

Comentário 2:

"Será que a OM terá que submeter a sua "Autoavaliação" para a ANAC e só depois que a ANAC avaliar e aprovar, é que a OM poderia "Auto incluir" ou "incluir"?"

Resultado da análise: Esclarecimento apresentado. Contribuição gerou alteração de texto.

Análise da contribuição:

Sobre o 1º comentário: entendemos não haver ambiguidade entre os parágrafos 145.215-I (c) e (d) propostos na minuta de emenda ao RBAC nº 145, e ambos devem ser cumpridos. Importante ressaltar que os parágrafos possuem objetivos diferentes. O foco do parágrafo 145.215-I (c) está na autoavaliação que sempre deverá ser executada pela OMA previamente a uma inclusão de artigos ou serviços, seja em EO ou em LC. Isso será requerido para todas as organizações a partir da nova emenda ao RBAC nº 145. Já o parágrafo 145.215-I (d) possui foco mais amplo, não apenas na inclusão, mas leva em consideração os artigos que já estão na EO/LC da organização, e por isso foi utilizado o vocábulo "contido" e não "incluído". O objetivo desse parágrafo é estabelecer como situação padrão que a presença de um artigo na EO ou LC necessita de aprovação da ANAC, abrindo a possibilidade de uma forma alternativa estabelecida pela agência, que é a autoinclusão.

Sobre o 2º comentário: sobre os procedimentos de envio de autoavaliação, os detalhes sobre os casos em que será necessário o envio para a ANAC estarão detalhados na IS 145-009. Conforme estabelecido na proposta de IS nº 145-001F, uma OMA que possua autorização para autoinclusão poderá executar o serviço almejado logo após o protocolo da autoavaliação, não necessitando aguardar a manifestação da ANAC.

Por fim, informamos que foi realizada adequação do parágrafo 145.215-I (c) em seu início para remover a expressão "A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC", uma vez que a autoavaliação sempre será requerida da OMA.

Itens alterados na proposta:

RBAC nº 145.215-I(c).

CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (23079)

Identificação

Autor da Contribuição: ricardo araujo pedreira

Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.215 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Acredito que uma vez SUBMETIDA a análise os manuais e aprovados já deveria ser aprovado e enviado a E.O. liberando os serviços, perde-se tempo demais avaliando ferramentas, pedindo ferramentas inúteis que nunca serão usadas para ficarem expostas na parede, quando na verdade quem faz a manutenção é o profissional que sabe ou não fazer, hoje por exemplo temos medidores de ângulo digitais, que conseguem efetivamente calibrar os comandos e ângulos de leme, aileron, flaps e profundor, e a ANAC fica exigindo aqueles gabaritos da década de 50 recortados todo tortos de alumínio que com tempo enruga e amassa, contra uma tecnologia de ponta que você acha em qualquer esquina muito mais fácil e eficaz, menos tempo de análise, mais eficácia e tecnologia na manutenção de aeronaves, afinal custo extra é perda garantida e não é aceito isso na aviação pois isto influencia da queda da segurança de voo e operacional do operador de manutenção. 2- Manutenção subcontratada, acho que tem que desmistificar esse item, eu posso ter um mecânico que só trabalha pra mim por demanda, porque não? As vezes fica muito caro para um pequeno operador pagar 8000+ encargos, para ficar com o mecânico parado por 2 ou 3 meses, porque ele é especialista apenas em um determinado assunto muito específico, então tem que se aceitar esse tipo de subcontratação. Exemplo: AR CONDICIONADO, não é ensinado refrigeração em nenhum curso homologado pela anac, nem as oficinas tem como ensinar isso, então como vamos fazer as manutenções de acordo com o manual? Você terá que contratar ou seja subcontratar alguém que fez um curso no SENAI de Refrigeração automotiva (Detalhe compressor é o mesmo japones que usam no jeep e outras marcas, só troca a etiqueta, sendo a mecanica a mesma e as ferramentas também) então não tem o que inventar sobre assuntos simples afim de complicar a resolução dos problemas, não há sentido em pedir uma carteira de célula de uma pessoa que só mexe com ar condicionado que é acessório elétrico, mecânico ou mecânico-hidráulico específico.	
Justificativa: assim como citei este exemplo temos milhares de outras ferramentas avançadas que hoje não são usadas na aviação por muitas organizações de manutenção por medo de serem multadas, suspensa ou sofrerem sanções, o que vemos na prática hoje é que na década de 60, 70 quando fizeram os manuais mal feitos da CESSNA, BEECH e PIPER, tinha muitas linhas, muito trabalho manual, não existia parafusadeira elétrica sem fio, que só compressores com a capacidade que temos hoje, ou então você precisava encomendar uma chave de catraca que não era algo popular, tudo isso mudou demais em pleno ano 2022, você entra em um mercado livre, loja do mecânico hoje e acha qualquer equipamento necessário comum, não era pra sermos cobrados se temos as ferramentas usuais "especiais", torquímetro, paquímetro, chaves de motores, e etc acho muito desperdício. Profissionais específicos devem ser aceitos em suas respectivas profissões para resoluções de problemas em aeronaves, como é o caso do profissional de refrigeração automotiva.	
Resultado da análise: Contribuição não acatada.	
Análise da contribuição: A ANAC entende que a avaliação do ferramental necessário para a execução da manutenção pretendida é uma atividade crítica no processo de avaliação de capacidade da OMA. Por isso, essa avaliação é essencial e indispensável, uma vez que é um dos pilares da capacidade da organização. Em termos de ferramental exigido, conforme previsto na seção 43.13 do RBAC nº 43, é requerida a utilização do ferramental recomendado pelo fabricante, uma vez que ele desenvolveu as instruções e procedimentos específicos de manutenção bem como definiu as ferramentas adequadas para a sua execução, de forma a retornar o artigo à sua condição aeronavegável. Cabe registrar que, conforme a seção 43.13 do RBAC nº 43, também podem ser utilizadas ferramentas equivalentes aceitáveis pela ANAC, desde que comprovado que são equivalentes àquelas recomendadas pelo fabricante. Nesse sentido, recomenda-se a leitura da IS nº 43.13-005, a qual apresenta instruções para a avaliação e determinação de equivalência de ferramentas. Quanto às possibilidades de contratação de profissionais, é aceitável que a OMA contrate o Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) quando houver demanda de serviço mais específica. Nesse sentido, a OMA deve garantir que o profissional possua o treinamento e supervisão adequados para o serviço e atue conforme os procedimentos de seus manuais (MOM/MCQ), seguindo os seus procedimentos previstos, bem como seguindo os procedimentos previstos nas instruções para aeronavegabilidade continuada aplicáveis ao serviço. Com respeito a uma suposta ausência de formação nos cursos de mecânico de manutenção aeronáutica em sistemas afetos ao ar-condicionado (refrigeração), cabe esclarecer que a IS nº 141-007, intitulada "Programas de Instrução e Manual de Instruções e Procedimentos", prevê, em seu capítulo 14, na formação específica do módulo Célula nos cursos de MMA, a formação com um mínimo de 60h em "Sistemas pneumáticos e de controle do ambiente de cabine", o que contempla conceitos básicos e gerais afetos ao sistema de ar-condicionado e pressurização. Além disso, é importante ressaltar que para a execução de manutenção em modelos específicos de aeronaves, o mecânico deve receber treinamento adicional necessário que contemple as particularidades na manutenção do sistema para tal modelo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (23082)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Associação	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.209(d) Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC Parágrafo 145.209(d)(1): "Conteúdo do Manual da Organização de Manutenção" (d) procedimentos para: (1) revisar a lista de capacidade fornecida para cumprimento da seção 145.215-I deste RBAC e notificar a ANAC das revisões à lista, incluindo a frequência que a ANAC será notificada das revisões; e (2)-I executar a autoavaliação requerida pelo parágrafo 145.215-I(c) deste RBAC para revisar as especificações operativas e a lista de capacidade conforme um método aceitável pela ANAC, incluindo métodos e frequências de tais avaliações e os procedimentos para relatar os resultados ao administrador apropriado, para análise e ação. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (alteração) (d) procedimentos para: (1)-I revisar as especificações operativas e a lista de capacidade fornecida para cumprimento da seção 145.215-I deste RBAC e notificar a ANAC das revisões às especificações operativas e à lista, incluindo a frequência que a ANAC será notificada das revisões; e (2)-I executar a autoavaliação requerida pelo parágrafo 145.215-I(c) deste RBAC para revisar as especificações operativas e a lista de capacidade conforme um método aceitável pela ANAC, incluindo métodos e frequências de tais avaliações e os procedimentos para relatar os resultados ao administrador apropriado, para análise e ação.	
Justificativa: Seguindo a lógica do parágrafo 145.209(d)(2)-I, que foi alterado com o objetivo de a organização de manutenção aeronáutica (OMA) executar uma autoavaliação no processo de revisão das especificações operativas em adição ao processo de revisão da lista de capacidade, entende-se que o parágrafo atual 145.209(d)(1)-I também deveria ser atualizado no sentido de requerer à OMA que inclua os procedimentos para revisão das Especificações Operativas no seu MOM, assunto que passará a ser escopo da Seção 145.215-I. Efetuando-se essa alteração, o parágrafo 145.209(d)(1) deverá ter sua designação alterada para 145.209(d)(1)-I por diferir do texto do Part 145 Americano.	
Resultado da análise: Contribuição não acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo 145.209(d)(1) do RBAC nº 145 dispõe sobre a revisão da Lista de Capacidade, que é um documento emitido pela OMA. O foco desse parágrafo é a sua revisão, conduzida pela própria OMA, que é a proprietária do documento. Por isso o parágrafo indica a necessidade de prever a notificação à ANAC quanto a essas revisões e a sua frequência. Já a EO é um documento emitido pela ANAC, e não se propõe mudança nesse padrão, não fazendo sentido a alteração do parágrafo (d)(1) para prever que a OMA notifique a ANAC sobre revisões da EO. Já o parágrafo (d)(2)-I possui foco na autoavaliação, que passou a ser requerida tanto da OMA detentora de EO como de Lista de Capacidade, com ou sem autorização para autoinclusão. Portanto, todas as inclusões de artigos ou serviços, seja por processos com avaliação/aprovação da ANAC ou por meio de autoinclusão, deverão ser precedidas de autoavaliação.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (23083)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)
Categoria: Associação	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B145.1(c)
Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
<p>TEXTO PROPOSTO PELA ANAC</p> <p>B145.1(C) "Designação do Gestor Responsável"</p> <p>(c) A designação do Gestor Responsável deve refletir as prerrogativas e responsabilidades atribuídas a esta função, em conformidade com os atos constitutivos do detentor de um certificado de organização de manutenção." (NR)</p> <p>PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (alteração)</p> <p>(c) A designação do Gestor Responsável ou Diretor Técnico deve refletir as prerrogativas e responsabilidades atribuídas a esta função, em conformidade com os atos constitutivos do detentor de um certificado de organização de manutenção ou de modo alternativo aceito pela ANAC.</p>	
Justificativa:	
<p>Entende-se que a parte do texto: "...em conformidade com os atos constitutivos do detentor de um certificado de organização de manutenção" possa obrigar a empresa aérea a colocar como gestor responsável um dos diretores estatutários das organizações.</p> <p>Isso geraria desnecessária sobrecarga de trabalho ao Diretor Estatutário, pois exigiria a assinatura dos documentos da certificação 145 para a ANAC, além das inúmeras certificações estrangeiras que são baseadas na própria certificação ANAC. Havendo esse entendimento, pode ser exigido nas auditorias que o GR esteja sempre presente, o que não faz sentido no caso de uma organização do porte das grandes empresas aéreas brasileiras.</p> <p>Propõe-se que o diretor de manutenção, uma vez perfeitamente definido e nominado por cada organização, possa acumular as responsabilidades de Responsável Técnico e Gestor Responsável para esses propósitos.</p>	
Resultado da análise: Contribuição não acatada.	
Análise da contribuição:	
<p>A figura do Gestor Responsável é a posição dentro da organização que detém a responsabilidade final pela sua atuação, e que garante a alocação de recursos necessários à condução das operações pretendidas de maneira segura. É também a posição que assegura a promoção da política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos, que o pessoal da organização cumpra os RBAC e que todas as operações sejam conduzidas sob o regulamento, assumindo a responsabilidade primária. Essa atuação pode, nas tarefas cotidianas, ser delegada a posições operacionais (como gerentes departamentais), sem, contudo, poder ser delegada a responsabilidade final atribuída à posição de GR. Não é necessário que o GR esteja presente em todas as auditorias da ANAC ou que assine todos os documentos emitidos pela organização, funções tipicamente exercidas pelo Responsável Técnico no âmbito da OMA. Entendeu-se que a alteração proposta no RBAC poderia levar a designações de GR sem a posição hierárquica necessária. Dificuldades pontuais enfrentadas pelas OMA's poderão ser tratadas diretamente com a ANAC sem a necessidade de se prever um modo alternativo na redação do requisito.</p>	
CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (23117)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Wainer Mendes Lima	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.215-I
Tipo de contribuição: Esclarecimento	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O Parágrafo (a) do referido item informar que: "(a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido nas especificações operativas ou em uma lista de capacidade atualizada da organização." 1) Caso a Empresa seja certificada no produto classe 1 (aeronave, por exemplo), desde que os dados técnicos sejam suficientes, entendo que os subcomponentes não precisariam estar na EO/LC. Poderia confirmar esse entendimento? 2) Itens não listados na EO/LC, submetidos à manutenção conforme item 1 acima, podem ser retornado ao serviço utilizando-se o SEGVOO003?
Justificativa: Considerando a quantidade de itens constantes em uma aeronave, pode ser impraticável incluir todos na EO/LC. Os questionamentos visam pacificar o entendimento quanto a autorização de execução de serviços, e seu consequente retorno ao serviço, utilizando o SEGVOO 003 ou registros nos livros e manutenção das aeronaves, motores etc.
Resultado da análise: Esclarecimento apresentado.
Análise da contribuição: Seguem os esclarecimentos abaixo: 1) instalações e remoções de componentes podem ser feitas em artigos como aeronave, motor e hélice, bastando-se que a OMA possua em seu COM a categoria e classe de tal artigo (aeronave, motor, hélice), e desde que esteja devidamente autorizada em sua EO para o serviço pretendido, não necessitando possuir o componente em LC que está sendo removido/instalado. O nível 1 de autoinclusão em célula/motor permitirá instalações e remoções desde que se trate de manutenção preventiva, sem que o modelo de aeronave ou motor estejam especificados na EO, e desde que sejam cumpridos critérios presentes em apêndice específico da IS nº 145-001 referente a autoinclusão. 2) manutenções nos componentes que envolvam, por exemplo, sua desmontagem, reparos internos, testes em bancada de tais componentes devem ser feitos por OMA que possua em seu COM a categoria necessária (rádio, instrumento ou acessório) e a classe correspondente ao artigo, bem como o mesmo deve constar na Lista de Capacidade da OMA, com autorização para o serviço em questão. Portanto, a OMA deve possuir o componente em sua LC para que efetue a sua aprovação para retorno ao serviço por meio do formulário SEGVOO 003 (formulário F-100-01).

CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (23118)	
Identificação	
Autor da Contribuição: RENATO KENJI SAKAUE Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.215-I Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A OM apoia a alteração do RBAC e IS para o procedimento de auto inclusão de modelos de aeronaves e motores na especificação operativa.	
Justificativa: Atualmente é visto uma dinâmica ágil no mercado nacional de aeronaves de asas rotativas, a necessidade de oficinas certificadas especializadas para atender esta demanda requer outras opções além das OM tradicionais no mercado, em função disto, os processos de inclusão de aeronaves e motores devem ser dinâmicos e semelhante aos processos já existentes da Lista de Capacidade. Impacta também no mercado de licitações públicas, comumente é lançado um edital em que a especificidade não está descrita na EO, porém a capacidade da OM em atender respeitando todos os processos descritos nos RBAC e suas IS's, seja por semelhança de um modelo de aeronave de um mesmo TCDS pode não está incluindo na EO, então todo o processo deve ser enviado novamente para análise e aprovação da ANAC para constar o modelo e fabricante na EO.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

Em questão de análise dos documentos por esta agência, os processos de inclusão por vezes demoram até 2 meses para serem concluídos, e por ser um mercado dinâmico, a OM é prejudicada comercialmente.

Os critérios devem ser bem definidos e rigorosos, pois atualmente temos quase 500 oficinas certificadas, a auto inclusão deve ser um processo concedidos a empresas que possuem a real capacidade em executar todo processo de auto inclusão.

Resultado da análise: Não apresentada proposta de alteração do RBAC.

Análise da contribuição:

A contribuição apresentada está alinhada aos propósitos do projeto. Conforme documentos apresentados na Consulta Pública nº 16/2022, o objetivo que se busca com a alteração proposta é uma maior eficiência nos processos de inclusão de novos artigos ou serviços pelas OMA, que possam melhor atender às demandas por manutenção dos diversos operadores, sem que haja degradação dos níveis de segurança. Nesse sentido, a ANAC buscou ampliar a adoção do mecanismo de autoinclusão com níveis proporcionais aos riscos envolvidos. É relevante registrar que a autoinclusão, por envolver uma maior alocação de responsabilidade na OMA, requer, em contrapartida, que ela atinja maiores níveis de maturidade organizacional, com um melhor controle sobre os seus processos e com implementação de procedimentos robustos de autoavaliação.

CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (23120)

Identificação

Autor da Contribuição: ADAUMIR DE OLIVEIRA CASTRO

Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica

Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.59

Tipo de contribuição: Outros

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Seria possível incluir dentro das Classes de Acessórios, Rádio, Instrumentos... as ATAs 100 abrangidos pelas mesmas, uma vez que para seu reparo é utilizada uma Referência Técnica baseada na ATA 100 , tanto para aeronaves como helicópteros ?

Justificativa:

A definição de certas classes é baseada por "funcionalidade" ou "estrutura do artigo". Em certos casos de inclusões ou alterações de EO's esta definição abrangente gera dúvidas no enquadramento de um artigo, principalmente artigos elétricos, aviônicos, radio, instrumentos....

Resultado da análise: Contribuição não acatada.

Análise da contribuição:

A estrutura de categorias e classes adotada na seção 145.59 do RBAC nº 145 é baseada na seção equivalente do regulamento americano 14 CFR *part* 145, com benefícios em termos de harmonização internacional. Em especial quanto a categorias como rádio, instrumento e acessório, as classes foram definidas conforme características dos equipamentos ou com base no seu princípio de funcionamento. De forma geral, a classificação adotada precisa ser ampla o suficiente para contemplar os atuais equipamentos, bem como não pode ser uma barreira para a inclusão de novos artigos provenientes das inovações tecnológicas do setor. A utilização de um critério como o sistema ATA 100 não seria adequada, dentre outros motivos, porque geraria desarmonização em relação ao sistema adotado internacionalmente. A ANAC entende que o atual sistema de classificação está adequado. Recomenda-se que dúvidas quanto à correta classificação de um artigo, considerando as categorias e classes vigentes, sejam dirimidas diretamente com a ANAC pelos canais disponíveis, e previamente à inclusão do artigo em questão na LC, uma vez que, dependendo do caso, pode ser necessária uma inclusão de nova categoria e/ou classe no certificado COM da organização.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico"

CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (23121, 23122)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vinicius Visacro Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.215-I Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Que os documentos da autoavaliação de cada organização de manutenção, estejam disponíveis para consulta pública via portal SEI da ANAC.	
Justificativa: Nos pregões eletrônicos através do portal Comprasnet do Governo Federal, todos os documentos apresentados por um participante ficam disponíveis para consulta pública. A partir do momento que a documentação é pública, partes interessadas podem avaliar se a documentação apresentada está correta. Essa prática apresenta dois benefícios: 1) transparência do processo 2) auxilia o pregoeiro com questões específicas que não necessariamente ele não tem total conhecimento. Uma situação fictícia para ilustrar: A empresa ABC solicita a inclusão na EO capacidade para realizar revisão geral no motor STAR. Tão logo as informações são submetidas via SEI elas ficariam disponíveis para o público em geral. Dentre as informações submetidas pela empresa ABC no processo de autoavaliação, está a lista de ferramentas especiais requeridas para a manutenção do motor STAR. Entretanto, uma ferramenta crítica no processo de inspeção, não consta nesta. Nesse cenário, uma parte interessada poderia alertar essa situação para a ANAC e, a partir dessa informação, a ANAC solicitaria maiores esclarecimentos junto a OM. Entendo que é impossível o corpo da ANAC ter total conhecimento das nuances técnicas de todos os produtos aeronáuticos e essa publicidade documental auxiliaria o processo. Uma sugestão para operacionalizar isso é o sistema SEI emitir automaticamente um e-mail informando "Empresa ABC solicitou a inclusão na EO do produto: Motor STAR. Maiores informações no processo 123.456.789-2023 no portal SEI". A partir do momento que o processo é gerado existiria um prazo de 15 dias (por exemplo) para manifestações. Essas manifestações auxiliariam a ANAC avaliar o processo.	
Resultado da análise: Contribuição não acatada.	
Análise da contribuição: O processo que está sendo proposto pela ANAC prevê que, para a concessão da autorização para a autoinclusão, a OMA atinja maior grau de maturidade organizacional, antes de receber tal prerrogativa. Nesse sentido, prevê-se a necessidade inclusive de realizar com a ANAC processos prévios para demonstrar que a autoinclusão pode ser feita adequadamente com os procedimentos propostos, além de atender a outros critérios específicos definidos na IS nº 145-001. Além disso, foram previstas ações administrativas caso a OMA não execute adequadamente as autoinclusões. Por fim, cabe reforçar que a Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/11) estabelece a publicidade como preceito geral e o sigilo como exceção. Nesse sentido, o processo em questão é considerado público, porém se houver nele alguma informação que se encaixe nas hipóteses de restrição definidas em lei, esta será classificada com o devido grau de restrição (exemplo: informações pessoais, sigilo empresarial, entre outras). Portanto, não é possível estabelecer, à priori, que todas as informações contidas em um processo de autoinclusão sejam de acesso irrestrito.	
OBS: Esta contribuição foi recebida em duplicidade sob os ID 23121, 23122.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado “Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico”

**CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS APÓS O TÉRMINO DO PERÍODO DA
CONSULTA PÚBLICA Nº 16/2022**

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado “Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico”

CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (Contribuição recebida pelo processo SEI ANAC 00058.014140/2023-02)	
Identificação	
Autor da Contribuição: RAFAEL RIBEIRO ROCHA, MAURO RODRIGUES SANJAD, ANA PATRIZIA GONÇALVES LIRA, MARCOS BARBOSA PINTO	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)
Categoria: Órgão Público da Administração Direta – Subsecretaria de Regulação e Concorrência vinculada à Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda.	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Toda a Minuta de RBAC nº 145
	Tipo de contribuição: Parecer sobre aspectos concorrenciais e de onerosidade regulatória
Contribuição	
Parecer SEI nº 14/2023/MF (31614202) sobre aspectos concorrenciais e de onerosidade regulatória. Documento original pode ser acessado no documento SEI ANAC 8339391. Documento apresentado no Apêndice I a esse RAC.	
Resultado da análise: Não aplicável, pois não houve sugestão de alteração.	
Análise da contribuição:	
Conforme consta na Seção 2 do Parecer, não foram observados aspectos de aprimoramento da proposta sob a ótica concorrencial e de onerosidade regulatória. O parecer não apresentou sugestão de alteração ao RBAC nº 145.	
Em relação ao item 15 do Parecer, cabe registrar que o uso de expressões como “conforme método aceitável pela ANAC” ou “em um formato aceitável pela ANAC”, que são utilizadas nos parágrafos 145.209(d)(2)-I e 145.215-I (b) da proposta de RBAC nº 145, é uma prática comum nos normativos da agência, consistindo em estratégia regulatória que confere maior flexibilidade e que permite uma evolução dos métodos aceitáveis com maior dinamismo. Nesse sentido, instruções sobre os métodos e formatos aceitáveis estarão apresentados nas IS nº 145-001 e 145-009, acessíveis ao público no site da ANAC.	
CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (Contribuição recebida pelo processo SEI ANAC 00058.015639/2023-29)	
Identificação	
Autor da Contribuição: FÁBIO COELHO BARBOSA, CHRISTIANE MARANHÃO DE OLIVEIRA, ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA, ANDREA PEREIRA MACERA	Documento: Minuta de RBAC nº 145 Emd 08 - Voo Simples (05.02)
Categoria: Órgão Público da Administração Direta – Departamento de Melhoria do Ambiente de Negócios e Promoção da Concorrência vinculado à Secretaria de Competitividade e Regulação do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 145.215-I(d), (e), e Resolução de aprovação
	Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Parecer SEI Nº 5/2023/MDIC (31740449) sobre aspectos concorrenciais e de onerosidade regulatória. Documento original pode ser acessado no documento SEI ANAC 8367346. Documento apresentado no Apêndice II a esse RAC.	
Resultado da análise: Contribuições não acatadas.	
Análise da contribuição:	
O item 32 do parecer informa que não foram identificados efeitos anticoncorrenciais ou de onerosidade regulatória injustificada. Contudo, no item 33 do parecer, foram apresentadas contribuições para o seu aperfeiçoamento, sob a ótica da redução da onerosidade regulatória.	
Com respeito à “recomendação 1” presente no item 33(i) do Parecer, propondo definição de regras específicas para a autoinclusão de artigos aeronáuticos na Lista de Capacidade (LC) e Especificação Operativa na alínea (d) da seção 145.215-I do RBAC nº 145 mantendo a flexibilidade da regra atual para as LC, é relevante registrar que não foi alterada a flexibilidade da regra atual para o documento. Com o uso da expressão “ <i>A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC</i> ” no início do parágrafo 145.215-I(d), estará definido em IS que OMAs com aprovação para realização de autoinclusão em LC poderão fazê-lo, como já o vem fazendo atualmente. Além disso, com respeito à inclusão da gradação dos	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado “Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico”

níveis de autoinclusão em EO no RBAC, entendeu-se que essa abordagem não é adequada. Isso porque a inclusão de serviços em EO é um processo cuja melhor estratégia é manter as orientações em Instrução Suplementar. Entendemos não ser adequado inserir no regulamento requisito com detalhamento de processo junto à ANAC, sendo o melhor instrumento para isso a IS.

Com respeito à recomendação 2, presente no item 33(ii) do Parecer, o requisito atual presente no parágrafo 145.215(c) não define explicitamente o prazo para arquivamento dos documentos da autoavaliação, o que é detalhado na IS nº 145-009. Assim, a proposta manteve essa abordagem, e o detalhamento estará presente na IS nº 145-009.

Com respeito à recomendação 3, presente no item 33(iii) do Parecer, o art. 2º da proposta de Resolução de aprovação do RBAC nº 145, que foi disponibilizada durante a consulta, já definiu um prazo para entrada em vigor das alterações.

Considerando o exposto, a avaliação das recomendações não indicou necessidade de alteração na proposta de emenda ao RBAC nº 145.

Apêndice I



PARECER SEI Nº 14/2023/MF

EMENTA Consulta Pública nº 16/2022 que apresenta proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 145, intitulado "Organizações de manutenção de produto aeronáutico", com alteração de requisitos para implementar o conceito de autoavaliação e autoinclusão de artigos como aeronave, motor ou hélice em Especificações Operativas (EO) de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA), bem como alterações editoriais pontuais.

Processo SEI nº 19995.100499/2023-21

1 SUMÁRIO-EXECUTIVO

1. Trata-se de manifestação relativa à Consulta Pública 16/2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que propõe a edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 145, intitulado "Organizações de manutenção de produto aeronáutico".
2. A referida proposta visa a implementar o conceito de autoavaliação e autoinclusão de artigos como aeronave, motor ou hélice em Especificações Operativas (EO) de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA), bem como outras alterações editoriais pontuais. Importante destacar que a agência reguladora tem, dentro dos limites legais, autonomia para instituir regulamentos para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes aéreos
3. Sob o enfoque concorrencial e de onerosidade regulatória, não foram identificados aspectos para aperfeiçoamento da proposta. Ademais, a abordagem da proposta tem o mérito de proporcionar ao setor um meio mais ágil de expansão das aprovações das OMA.
4. Por fim, ressalta-se que o posicionamento do presente parecer está em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.344, de 1º de janeiro de 2023.

2 DA ANÁLISE

5. A Consulta Pública nº 16/2022, da ANAC, objetiva apresentar emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 145, de forma implementar o conceito de autoavaliação e autoinclusão de artigos como aeronave, motor ou hélice em Especificações Operativas (EO) de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA).

Da Proposta de Regulamentação

6. Segundo a justificativa do referido processo, a proposta foi originada pela Ação nº 05.02 do Programa Voo Simples intitulada "Ampliação das autorizações das organizações de manutenção". O tema foi motivado pela oportunidade de se atingir maior flexibilidade e simplificação no processo de certificação e inclusão de serviços para as OMA.
7. A justificativa da proposta também sinaliza que a alteração reduz a assimetria de exigências regulatórias aplicáveis à Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico e aos mecânicos de manutenção aeronáutica (MMA), pois no arranjo regulatório atual há um maior custo e burocracia para que a OMA realize o mesmo serviço permitido a um detentor de licença de MMA, desestimulando a certificação de tais organizações para serviços mais simples como manutenção preventiva, inspeções de 50 FH (Flight Hours), 100 FH - e ações corretivas de mesmo nível de complexidade - já que podem ser executados por profissionais autônomos a um custo mais baixo e sem a necessidade de processo prévio junto à ANAC.
8. Do ponto de vista de compatibilização com regulamentos de outras Autoridades de Aviação Civil, como o FAA (Federal Aviation Administration) e EASA (European Union Aviation Safety Agency), a ANAC identificou os seguintes pontos sobre a proposta:
 - a) Positivos: Harmonização conceitual com a abordagem da EASA, em que as prerrogativas e as limitações estão contidas no manual da organização chamado "Maintenance Organisation Exposition" – MOE, e do FAA, no que se refere a abordagem de autoinclusão em Capability List, diminuindo a desvantagem competitiva das OMA brasileiras;
 - b) Negativos: A adoção do nível de manutenção de baixa complexidade (Nível 1), por não especificar fabricante/modelo em EO, pode requerer procedimentos específicos em acordos de cooperação para que a outra Autoridades de Aviação Civil emita a sua aprovação, contudo, OMA ainda poderá fazer a inclusão de produtos pelo processo atual, que requer a avaliação da ANAC.
9. Diante do diagnóstico elaborado, de forma geral, a ANAC propõe as seguintes alterações no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 145 sobre as Especificações Operativas e Lista de Capacidade:

Redação Atual	Redação Proposta
145.59 Categorias e Classes São emitidos certificados, limitados por modelo conforme a seção 145.61 deste RBAC, com as seguintes categorias e classes, sob esta Subparte:	45.59 Categorias e Classes São emitidos certificados, limitados por modelo conforme previsto na seção 145.61-I com as seguintes categorias e classes, sob esta Subparte:
145.61-I Limitações de certificação (a) A ANAC somente emite certificados com categoria/classe limitada à manutenção, manutenção preventiva e alteração de um (ou mais) modelo particular de aeronave, motor, hélice, rádio, instrumento ou acessório, ou suas partes, de um particular fabricante, ou de um (ou mais) tipo de serviço especializado de manutenção	145.61-I Limitações de certificação (a) A ANAC somente emite certificados com categoria/classe limitada à manutenção, manutenção preventiva e alteração de um (ou mais) modelo particular de aeronave, motor, hélice, rádio, ou acessório, ou suas partes, de um particular fabricante, ou limitada de um (ou mais) tipo especializado de manutenção
145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção (...) (d) procedimentos para: (1) revisar a lista de capacidade fornecida para cumprimento da seção 145.215 deste RBAC e notificar a ANAC das revisões à lista, incluindo a frequência que a ANAC será notificada das revisões, e (2) executar a autoavaliação requerida pelo parágrafo 145.215(c) deste RBAC para revisar a lista de capacidade, incluindo métodos e frequências de tais avaliações e procedimentos para relatar os resultados ao administrador apropriado, para análise e ação	145.209 Conteúdo do manual da organização de manutenção (...) (d) procedimentos para: (1) revisar a lista de capacidade fornecida para cumprimento da seção 145.215 -I deste RBA a ANAC das revisões à lista, incluindo a frequência que a ANAC será notificada das revisões (2)-I executar a autoavaliação requerida pelo parágrafo 145.215(c)-I deste RBAC para revisar especificações operativas e a lista de capacidade, conforme um método aceitável [MRS1] [MRS2] ANAC, incluindo métodos e frequências de tais avaliações e os procedimentos para relatar ao administrador apropriado, para análise e ação;

<p>145.215-Lista de capacidade</p> <p>(a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido em uma lista de capacidade atualizada, aceitável pela ANAC, ou nas especificações operativas da organização.</p> <p>(b) A lista de capacidade deve identificar cada artigo pelo fabricante e modelo, ou outra nomenclatura designada pelo fabricante do artigo, e estar disponível para a ANAC.</p> <p>(c) Cada artigo somente pode estar contido na lista de capacidade se estiver dentro do escopo da certificação da organização de manutenção e depois que executada uma autoavaliação de acordo com os procedimentos do parágrafo 145.209(d)(2) deste RBAC. A organização de manutenção deve executar essa autoavaliação para verificar se satisfaz todos os requisitos de instalações, recursos, equipamentos, materiais, dados técnicos, processos e pessoal treinado para executar o trabalho no artigo. A organização de manutenção deve reter em arquivo os documentos da autoavaliação.</p> <p>(d) Ao introduzir um novo artigo na sua lista de capacidade, a organização de manutenção deve prover à ANAC uma cópia da lista revisada de acordo com os procedimentos requeridos no parágrafo 145.209(d)(1) deste RBAC.</p> <p>(e) Cada organização de manutenção deve submeter sua lista de capacidade à aceitação da ANAC após cada alteração, a menos que haja procedimento diferente aceito pela ANAC</p>	<p>145.215-I Especificações operativas e lista de capacidade</p> <p>(a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido nas especificações operativas lista de capacidade atualizada da organização.</p> <p>(b) A lista de capacidade deve ser desenvolvida em um formato aceitável pela ANAC</p> <p>(c) A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC, cada artigo somente poderá ser especificações operativas ou na lista de capacidade (conforme aplicável) depois que exa autoavaliação pela organização de manutenção conforme procedimentos do parágrafo 14 I deste RBAC, para verificar se a organização satisfaz a todos os requisitos de instalação equipamentos, materiais, dados técnicos, processos e pessoal treinado para executar o artigo.</p> <p>(d) A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC, cada artigo somente pode estar especificações operativas ou na lista de capacidade se precedido de avaliação e aprovação</p> <p>(e) A organização de manutenção deve reter em arquivo os documentos da autoavaliação por esta seção pelo período estabelecido pela ANAC.</p>
--	--

10. Com a proposta, há redução dos custos para um processo de inclusão de serviços para a EO de uma OMA, em relação à abordagem utilizada atualmente, uma vez que possibilita o atendimento de um certo conjunto de aeronaves sem necessariamente ter que aguardar uma autorização prévia da agência.

11. A ANAC destaca ainda que a proposta permite ainda um direcionamento de recursos da ANAC aos processos que agreguem mais valor à segurança operacional, o que é bastante relevante no cenário atual de recursos escassos na administração pública, em especial de servidores qualificados

Dos Aspectos Concorrenciais (Checklist da OCDE) e de onerosidade regulatória

12. Para avaliação dos aspectos concorrenciais, será adotada a metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)⁽¹⁾. A metodologia da OCDE consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, que pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política proposta:

- i) Conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) Estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) Limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- iv) Aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- v) Criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- ii) Limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) Fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
- iv) Aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuição do incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta :

- i) Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação;
- ii) Exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) Isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência.

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) Reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e,
- iii) Alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

13. Considerando os efeitos supra, não foram identificados efeitos anticoncorrenciais da proposta de Resolução. Pelo contrário, entende-se que a medida amplia a oferta de serviços do setor, em especial para os serviços de manutenção mais simples.

14. Sob o enfoque da onerosidade regulatória, a referência técnica é a Instrução Normativa SEAE nº 111², de 5 de novembro de 2020, desta Secretaria de Reformas Econômicas, que prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa.

15. Em princípio, poder-se-ia inferir que a utilização do termo “método aceitável pela ANAC” nos itens 145.209 (2) – I e 145.215-I (b) do texto proposto infringiria o item 1.03 do Anexo I da Instrução Normativa SEAE nº 111, *in verbis*:

I - OBRIGAÇÕES REGULATÓRIAS

Padrão pró-concorrência: Obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação. (...)

1.03 Existe manual, instrução normativa, guia, padronização ou outro instrumento publicado, bem como política de suporte, em vigor que facilite a compreensão e o

cumprimento desta obrigação de modo a garantir isonomia entre concorrentes? (grifo nosso)

16. No entanto, cabe informar que entre os procedimentos adotados pela Anac para regulamentação do setor, está previsto, conforme consta na Resolução ANAC nº 30/2008, a edição de Instrução Complementar, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC (art. 14).

17. Especificamente sobre as condições de aceitabilidade para autoinclusão e autoavaliação, cabe mencionar que está em Consulta Setorial ³ a revisão da Instrução Suplementar nº 145-001, intitulada "Certificação de organizações de manutenção domésticas".

18. Ressalta-se ainda que Agência dá amplo conhecimento aos regulados das normas aplicáveis ao setor específico, como pode ser observada na Figura 1 abaixo, da página temática da ANAC para as Organizações de Manutenção:



Figura 1. Página da ANAC. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/organizacoes-de-manutencao>. Acesso em: 10/02/2023

19. Desta forma, conclui-se que, da análise da documentação disponibilizada, não foram identificados aspectos que representem onerosidade regulatória injustificada. A proposta tão somente remete aos normativos da Agência, o que incluem as Instruções Complementares, disciplinadas por Resoluções da Anac e organizadas e disponíveis no site da Agência.

3 CONCLUSÕES

20. Este parecer apresenta considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública 16/2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que apresenta proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 145, com alteração de requisitos para implementar o conceito de autoavaliação e autoinclusão de artigos em Especificações Operativas (EO) de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA), bem como alterações editoriais pontuais.

21. Conforme descrito na Seção 2 deste Parecer, não foram observados aspectos de aprimoramento da proposta sob a ótica concorrencial e de onerosidade regulatória.

22. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Reformas Econômicas (SRE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.344, de 1º de janeiro de 2023.. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior

Documento assinado eletronicamente
RAFAEL RIBEIRO ROCHA
Analista Técnico

Documento assinado eletronicamente
MAURO RODRIGUES SANJAD
Analista Técnico

De acordo.

Documento assinado eletronicamente
ANA PATRIZIA LIRA RIBEIRO
Subsecretária de Regulação e Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

MARCOS BARBOSA PINTO

Secretário de Reformas Econômicas

[1] Organização Para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência**. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 26 de setembro de 2022.

[2] Instrução Normativa nº 111, de 05 de novembro de 2020. Estabelece os quesitos de referência para análises referentes a melhoria regulatória relacionada à diminuição dos custos de negócios. Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE. Publicada no DOU em 06/11/2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>. Acesso em 30/03/2022.

[3] Consulta Setorial 05/2022. **Submeter a consulta setorial a proposta de revisão "F" da Instrução Suplementar nº 145-001 (IS nº145-001F), intitulada "Certificação de organizações de manutenção domésticas"**. Agência Nacional de Aviação Civil Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas/2022/cs05/cs-05-2022-aviso.pdf>. Acesso em 10/02/2023.



Documento assinado eletronicamente por **Mauro Rodrigues Sanjad, Assessor(a) Técnico(a)**, em 17/02/2023, às 19:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ribeiro Rocha, Assessor(a) Técnico(a)**, em 17/02/2023, às 19:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ana Patrícia Gonçalves Lira Ribeiro, Subsecretário(a)**, em 05/03/2023, às 11:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcos Barbosa Pinto, Secretário(a)**, em 07/03/2023, às 09:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_aceso_externo=0, informando o código verificador **31614202** e o código CRC **A0E9347F**.

Apêndice II



PARECER SEI Nº 5/2023/MDIC

Ementa: Consulta Pública nº 16/2022 que apresenta proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 145, intitulado "Organizações de manutenção de produto aeronáutico".

Processo SEI nº 10099.100889/2022-50

Brasília, 28 de fevereiro de 2023.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Secretaria de Competitividade e Regulação (SCR/MDIC) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública nº 16/2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que atualiza o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 145, aplicável às organizações de manutenção de produto aeronáutico.

2. Sob o enfoque concorrencial não foram identificados efeitos anticoncorrenciais da proposta de emenda ao RBAC nº 145. Cabe ressaltar que a proposta objetiva reduzir assimetria concorrencial entre as Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA) e os Mecânicos de Manutenção de Produtos Aeronáuticos (MMA) para determinados tipos de serviços de manutenção. Conforme previsto no RBAC nº 43, os MMA podem realizar determinados tipos de atividades de manutenção que não dependam de autorização prévia da ANAC, sendo vedado que esses serviços sejam prestados para os operadores regidos pelos RBAC nº 121 e nº 135. A equiparação dessa flexibilidade para as OMA pode conferir maior celeridade para que esses agentes atendam a uma demanda de manutenção feita por um operador aeronáutico.

3. Apesar do mérito da Consulta Pública em epígrafe, podem ser apontados aspectos para aperfeiçoamento da proposta sob a ótica da onerosidade regulatória, conforme apontado na seção 2.5, a saber:

i. definição de regras específicas para a autoinclusão de artigos aeronáuticos na Lista de Compensação (LC) e na Especificação Operativa (EO) na alínea (d) da seção 145.215-I do RBAC nº 145, mantendo a flexibilidade da regra atual para as LC Além disso, recomenda-se que seja incorporada a gradação de níveis de autoavaliação das OMA nas Especificações Operativas, de forma a garantir a segurança jurídica desse processo. (Recomendação 1)

ii. indicação do período de arquivamento dos documentos de autoavaliação pelas organizações de manutenção de produto aeronáutico na alínea (e) da seção 145.215-I do RBAC nº 145. (Recomendação 2)

iii. inclusão de prazo para o início da vigência da emenda proposta ao RBAC nº 145, devido aos ajustes necessários do regulador, bem como possíveis ajustes de Instruções Suplementares sobre as Especificações Operativas. (Recomendação 3)

4. Destaca-se que a Agência Reguladora tem, dentro dos limites legais, autonomia para instituir regulamentos para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes aéreos.

5. Por fim, ressalta-se que o posicionamento do presente parecer está em conformidade com

as atribuições da Secretaria relativas à avaliação de políticas públicas para fomento da competitividade do setor produtivo, constantes no art. 45 do Decreto nº 11.340, de 1º de janeiro de 2023, com base nas informações disponibilizadas na Consulta Pública.

2. ANÁLISE

2.1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

6. A Consulta Pública nº 16/2022, da ANAC, objetiva apresentar emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 145, intitulado "Organizações de manutenção de produto aeronáutico".

7. A proposta de alteração do RBAC é um dos resultados do Programa Voo Simples, instituído por meio da Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020, da ANAC, que contempla, como um dos seus objetivos a redução dos custos regulatórios e administrativos, a fim de simplificar processos relacionados à manutenção de aeronaves, conforme disposto nos artigos 3º e 4º, deste ato.

Art. 3º São objetivos específicos do Programa Voo Simples:

- I - aumentar a satisfação dos usuários do sistema de aviação civil;*
- II - incrementar a qualidade dos serviços públicos prestados pela ANAC;*
- III - reduzir os custos regulatórios e administrativos;*
- IV - fomentar a entrada de novos atores no setor aéreo;*
- V - aumentar a segurança jurídica e a transparência regulatória;*
- VI - reduzir a assimetria de informação no setor; e*
- VII - estimular a indústria aeronáutica.*

Art. 4º O Programa Voo Simples compreenderá a simplificação nos seguintes eixos de iniciativas:

- I - profissionais da aviação civil;*
- II - simulador de voo;*
- III - registro de aeronaves;*
- IV - documentação de voo;*
- V - manutenção de aeronaves;*
- (...)*

8. A motivação para a proposta de emenda ao RBAC é a possibilidade de conferir maior flexibilidade e simplificação no processo de certificação e inclusão de serviços para as OMA. A certificação de uma OMA é estabelecida a partir de 3 documentos:

- i. Certificado de Organização de Manutenção – COM: emitido pela ANAC, contém os dados básicos da organização, e as categorias e classes de produtos para os quais está autorizada a executar manutenção, limitado ao conteúdo de suas Especificações Operativas
- ii. Especificações Operativas – EO: emitidas pela ANAC, contém detalhes sobre fabricantes e modelos de aeronaves, motores, hélices e serviços especializados, e as limitações de serviços autorizados à OMA aplicáveis a cada um desses artigos;
- iii. Lista de Capacidade – LC: quando aplicável, é emitida pela OMA, aceita pela ANAC, e contém componentes aeronáuticos não classificados como aeronave, motor ou hélice, e o serviço permitido para cada modelo de componente.

9. Observa-se, portanto, que não há um processo de autoinclusão nas Especificações Operativas, ao contrário dos componentes aeronáuticos incluídos na Lista de Capacidade de uma OMA, com flexibilização de incorporação de novos itens, a partir do ano de 2013. Isso requer que, de forma geral, qualquer aumento de capacidade que envolva aeronave, motor ou hélice necessite atualmente de um processo protocolado e análise pelos servidores da ANAC, e, em alguns casos, uma inspeção física da OMA, culminando na emissão de nova revisão das Especificações Operativas. Ao longo de 2021, por exemplo, atingiu-se um total de 265 processos de inclusão (sem autoinclusão) em EO protocolados na ANAC, representando uma média de mais de 22 novos processos mensais.

10. Em que pese a justificativa do controle *ex-ante* da Agência Reguladora para a inclusão de novos fabricantes e modelos de aeronave, motor e hélice nas EO das Organizações de Manutenção, por questões de risco de segurança, a vedação de um procedimento de autoinclusão por esses agentes

representa um custo para o regulador, devido às avaliações necessárias pelos servidores da Agência, e para o regulado, traduzido pela perda da celeridade de oferta de novos serviços de manutenção no curto prazo.

11. Uma observação relevante é a assimetria regulatória entre as OMA e os MMA, exceto para as aeronaves vinculadas a uma empresa que opere segundo o RBAC nº 121 (aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg) ou 135 (aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg). Isso porque há vedação, por meio do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 43, dos MMA realizarem serviço de manutenção das aeronaves com essa configuração.

12. Considerando o escopo similar de atividades de manutenção que podem ser realizadas pelos MMA, sem aprovação prévia da ANAC, uma OMA necessita incorporar cada modelo de aeronave em suas Especificações Operativas emitidas e para cada uma delas há necessidade de níveis de manutenção autorizadas. Segue a transcrição de trecho da Análise do Impacto Regulatório que exemplifica a assimetria regulatória entre os MMA e as OMA.

4.4.8. Em comparação, para a execução das mesmas atividades de manutenção citadas na Figura 2, uma OMA necessita ter cada modelo particular de aeronave listado em suas Especificações Operativas – EO emitidas pela ANAC, e possuir, para cada uma delas, níveis de manutenção autorizados na EO similares aos permitidos ao MMA no RBAC nº 43. Essa realidade se aplica ainda que o nível de serviço seja pouco complexo como aquele envolvido em uma manutenção preventiva. Isso envolve, necessariamente, um processo de inclusão de tais modelos e/ou serviços na EO da OMA junto à ANAC.

2.2.DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

13. Diante do exposto, foram mapeados os possíveis problemas regulatórios (PR) no contexto das organizações de manutenção de produtos aeronáuticos, a saber:

- i. PR-1: possibilidade de que a atual abordagem de inclusão de serviços em Especificações Operativas de OMA possa estar gerando ônus não justificável em termos de agregação de valor em segurança operacional, em especial nos cenários de menor risco, acarretando custos para as organizações e uma alocação ineficiente de recursos no âmbito da ANAC; e
- ii. PR-2: possível existência de assimetria de exigências regulatórias aplicáveis a OMA e ao MMA para a prestação do mesmo serviço de manutenção aos operadores.

14. Considerando os problemas identificados, os objetivos da Consulta Pública nº 16/2022 são os seguintes:

- i. reavaliar o modelo de certificação/inclusão em EO de Organizações de Manutenção, de forma a concentrar os esforços da Agência e do setor regulado nos casos em que há maiores níveis de exposição ao risco e, conseqüentemente, maior agregação de valor da avaliação da ANAC em termos de segurança, simplificando os processos onde há menor risco (menor agregação de valor);
- ii. identificar mecanismos mais eficientes e menos onerosos para endereçar a ampliação de autorização para as organizações de manutenção; e
- iii. efetuar melhorias processuais e de instruções aos regulados que foram identificadas nesta fase do projeto.

15. Considerando a experiência internacional sobre a matéria, foram identificadas três alternativas regulatórias:

- i. **Alternativa 1: manutenção do status quo;**
- ii. **Alternativa 2: permitir a autoinclusão de novo modelo de aeronave/motor/hélice em EO em níveis progressivos, com abordagem proporcional ao risco.** Para aeronave, os três níveis exigiriam demonstração prévia de cumprimento de critérios e requisitos (ex: procedimentos de autoavaliação e inclusão definidos nos manuais da OMA) à ANAC para obtenção da autorização de uso de procedimento de autoinclusão (autorizado por meio das EO); e
- iii. **Alternativa 3: certificação por classe, denominada “class rating”,** com as seguintes características:
 - a. Não permitida em certificação inicial;

- b. OMA deve comprovar que consegue fazer manutenção para um número representativo de fabricantes e modelos, para a classe pretendida;
- c. Prerrogativa concedida a depender do desempenho da empresa verificado em auditorias e processos; e
- d. Ausência de histórico de infrações ligadas a fraudes.

16. A opção regulatória escolhida pela ANAC foi a alternativa 2 que, inclusive, foi objeto de tomada de subsídios no período de 14/04 a 06/05/2022, por meio de questionário aberto para contribuições do público. Segundo a Agência, a alternativa escolhida contribui para a redução dos custos para um processo de inclusão de serviços para a EO de uma OMA, em relação à abordagem utilizada atualmente, uma vez que possibilita o atendimento de um certo conjunto de aeronaves sem necessariamente ter que aguardar uma autorização prévia da Agência (embora esse não seja o caso em situações identificadas como de maior risco).

17. A Alternativa 3, por sua vez, possibilita uma redução geral de custos para a OMA e para a autoridade regulatória. Contudo, para se atingir a certificação por classe (*Class Rating*), o esforço inicial, inclusive em termos financeiros, é relevante. Isso porque se requer que a organização seja certificada em um número representativo de artigos na mesma classe, antes de ser autorizada com essa prerrogativa.

2.3.DA PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO

18. Para a implementação da alternativa regulatória escolhida, a Agência Reguladora propõe as seguintes estratégias de implementação:

1. Emenda ao RBAC nº 145, na seção 145.61-I;
2. Revisão da Instrução Suplementar nº 145-001, com a criação de um Apêndice com instruções detalhadas sobre a autoinclusão de artigos aeronave, motor e hélice;
3. Revisão da Instrução Suplementar nº 145-009, para inclusão de procedimentos adicionais ao Manual de Organização de Manutenção/Manual de Controle de Qualidade para autoavaliação que tenham como escopo modelos de aeronave, motor e hélice;
4. Revisão do Manual de Procedimentos da Superintendência de Padrões Operacionais, Processo de Trabalho "Analisar Solicitação de Inclusão nas especificações operativas (EO) de OMA", para prever a atualização rápida de EO nos casos de autoinclusão de aeronave, motor e hélice;
5. Revisão do *checklist* de auditoria em OMA RBAC nº 145 para amostragem e análise de registros de processos de autoavaliação e autoinclusão de artigos como aeronave, motor ou hélice; e
6. Treinamento dos servidores nesse novo processo; e
7. Divulgação ao público externo via site da ANAC.

19. No escopo da Consulta Pública, as propostas de alteração do RBAC nº 145 prevêm a possibilidade de emissão de certificado de EO não restrito a um modelo particular de aeronave. De acordo com a ANAC, essa alteração é necessária para implementar o Nível 1 do modelo de autoinclusão, já que ele permitirá que a OMA possa ter uma autorização genérica para serviços de baixa complexidade como manutenção preventiva e inspeção de 50h para um conjunto de aeronaves, e não será atrelado a fabricante e a modelo. Também possibilitará a inserção em EO de expressões como "series" para contemplar modelos que são variantes de um modelo base. Com esse objetivo foram propostas as seguintes alterações do RBAC nº 145:

DE:

145.59 Categorias e Classes

São emitidos certificados, limitados por modelo conforme a seção 145.61 deste RBAC, com as seguintes categorias e classes, sob esta Subparte:

PARA:

145.59 Categorias e Classes

São emitidos certificados, limitados conforme na seção 145.61-I deste RBAC, com as seguintes categorias e classes, sob esta Subparte:

DE:

145.61-I Limitações de certificação

a) A ANAC somente emite certificados com categoria/classe limitada à manutenção, manutenção preventiva e alteração de um (ou mais) modelo particular de aeronave, motor, hélice, rádio, instrumento ou acessório, ou suas partes, de um particular fabricante, ou de um (ou mais) tipo de serviço especializado de manutenção.

PARA:

145.61-I Limitações de certificação

(a) A ANAC somente emite certificados com categoria/classe limitada à manutenção, manutenção preventiva e alteração de aeronave, motor, hélice, rádio, instrumento ou acessório, ou suas partes, ou limitada a um (ou mais) tipo de serviço especializado de manutenção.

20. Também foram incorporadas alterações que expandem os procedimentos para autoavaliação também nos casos de autoinclusão em EO (e não apenas em lista de capacidade), conforme pode ser observado a seguir.

DE:

145.215 Lista de capacidade

(a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido em uma lista de capacidade atualizada, aceitável pela ANAC, ou nas especificações operativas da organização.

b) A lista de capacidade deve identificar cada artigo pelo fabricante e modelo, ou outra nomenclatura designada pelo fabricante do artigo, e estar disponível para a ANAC.

(c) Cada artigo somente pode estar contido na lista de capacidade se estiver dentro do escopo da certificação da organização de manutenção e depois que executada uma autoavaliação de acordo com os procedimentos do parágrafo 145.209(d)(2) deste RBAC.

A organização de manutenção deve executar essa autoavaliação para verificar se satisfaz todos os requisitos de instalações, recursos, equipamentos, materiais, dados técnicos, processos e pessoal treinado para executar o trabalho no artigo. A organização de manutenção deve reter em arquivo os documentos da autoavaliação.

(d) Ao introduzir um novo artigo na sua lista de capacidade, a organização de manutenção deve prover à ANAC uma cópia da lista revisada de acordo com os procedimentos requeridos no parágrafo 145.209(d)(1) deste RBAC.

(e)-I Cada organização de manutenção deve submeter sua lista de capacidade à aceitação da ANAC após cada alteração, a menos que haja procedimento diferente aceito pela ANAC.

PARA:

145.215-I Especificações operativas e lista de capacidade

(a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido nas especificações operativas ou em uma lista de capacidade atualizada da organização.

(b) A lista de capacidade deve ser desenvolvida em um formato aceitável pela ANAC.

(c) A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC, cada artigo somente poderá ser incluído nas especificações operativas ou na lista de capacidade (conforme aplicável) depois que executada uma autoavaliação pela organização de manutenção conforme procedimentos do parágrafo 145.209(d)(2)-I deste RBAC, para verificar se a organização satisfaz a todos os requisitos de instalações, recursos, equipamentos, materiais, dados técnicos, processos e pessoal treinado para executar o trabalho no artigo.

d) A menos que de outra forma estabelecido pela ANAC, cada artigo somente pode estar contido nas especificações operativas ou na lista de capacidade se precedido de avaliação e aprovação da ANAC.

e) A organização de manutenção deve reter em arquivo os documentos da autoavaliação requerida por esta seção pelo período estabelecido pela ANAC.

21. Conforme se observa, as alterações propostas têm caráter eminentemente técnico, cabendo à Agência Reguladora atestar a garantia da segurança em relação aos procedimentos propostos. Dessa forma, este Parecer se restringe à análise dos aspectos concorrenciais e regulatórios envolvidos, não adentrando no mérito das questões técnicas envolvidas.

2.4. DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS (CHECKLIST DA OCDE)

22. Para avaliação dos aspectos concorrenciais, será adotada a metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e a Lei nº 12.529/2011, que rege o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

23. A metodologia da OCDE consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, que pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de apolítica proposta:

- i) conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- iv) aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- v) criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- i) limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- ii) limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
- iv) aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:

- i) estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação;
- ii) exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência.

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e
- iii) alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

24. Considerando os efeitos supra, não foram identificados efeitos anticoncorrenciais da proposta de Resolução. Cabe ressaltar que a proposta objetiva reduzir assimetria concorrencial entre as organizações e os mecânicos de manutenção de produtos aeronáuticos para determinados tipos de serviços. Conforme previsto no RBAC nº 43, os MMA podem realizar determinados tipos de manutenção que não dependem de autorização prévia da ANAC. Dessa forma, a equiparação dessa flexibilidade para as OMA tende a conferir maior celeridade para que esses agentes possam atender a uma demanda de manutenção feita por um operador.

2.5.AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA

25. Sob o enfoque da onerosidade regulatória, a referência técnica é a Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, da Secretaria de Acompanhamento Econômico, que prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória:

(i) **obrigações regulatórias:** a obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação.

(ii) **requerimentos técnicos:** a exigência de requerimento técnico não deve onerar mercado a ponto de limitar a concorrência; o requerimento técnico não deve inviabilizar produto ou serviço de oferta ampla e global; o requerimento técnico não deve submeter os produtores brasileiros a ambiente mais oneroso que concorrentes que produzam em solo estrangeiro; e o requerimento técnico não deve inviabilizar o desenvolvimento de tecnologias ou modelos disruptivos que possam potencialmente ocorrer na margem da regulação;

(iii) **restrições e proibições:** a regulação não deve limitar o uso de técnicas, meios ou resultados úteis ao mercado que não apresentem comprovado risco a terceiros ou caráter sistêmico; a regulação não deve inviabilizar o livre desenvolvimento tecnológico de diferentes alternativas concorrentes; a regulação não deve inviabilizar a oferta de produtos ou serviços de livre e amplo acesso em mercados desenvolvidos.

(iv) **licenciamento:** a regulação deve garantir isonomia, transparência e previsibilidade entre agentes econômicos estabelecidos e potenciais entrantes, inclusive para o desenvolvimento de modelos econômicos disruptivos; onerosidade do cumprimento do licenciamento, incluindo custos diretos e indiretos, não deve representar barreira de entrada ou distorção concorrencial; Licenciamento não deve sujeitar o produtor brasileiro a ambiente menos competitivo que seus concorrentes estrangeiros.

(v) **complexidade normativa:** a regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.

26. Apesar do mérito da proposta de alteração do RBAC nº 145, ao contribuir para reduzir a assimetria concorrencial entre as OMA e os MMA, da análise da documentação disponibilizada, a complexidade normativa da proposta pode resultar em entraves regulatórios para a efetividade das sugestões no que tange à alteração das especificações operativas.

27. Sob essa ótica, conforme previsto na alínea (d) da seção 145.215-I do RBAC nº 145, a regra é a inclusão de artigo em EO ou LC após avaliação e aprovação pela ANAC. No entanto, há exceção a essa

regra, por meio do procedimento de autoinclusão, nas situações previstas pela Agência Nacional de Aviação Civil. Em que pese o nível progressivo de autoinclusão, com abordagem proporcional ao risco, detalhado na Análise de Impacto Regulatório, não há nenhum detalhamento dessa natureza na proposta de emenda ao RBAC, bem como se esse desdobramento será incorporado na Revisão da Instrução Suplementar nº 145-001, com a criação de um Apêndice com instruções detalhadas sobre a autoinclusão de artigos aeronave, motor e hélice que são produtos aeronáuticos incluídos nas especificações operativas das organizações de manutenção.

28. Ainda sobre a alínea (d), registra-se que há equiparação de regras entre as listas de capacidade, mais flexível na versão atual, e as Especificações Operativas. Dessa forma, a proposta de emenda ao RBAC nº 145 pode sinalizar o retrocesso da flexibilidade de inclusão de artigos aeronáuticos na lista de capacidade das OMA. Considerando as observações anteriores, **sugere-se que o disposto na alínea d, seja desmembrado em regras específicas para as EO e para as LC com a manutenção da flexibilidade de autoinclusão da regra atual para estas. Além disso, recomenda-se que seja incorporada na proposta a gradação de níveis de autoavaliação das OMA, de forma a garantir a segurança jurídica desse processo. (Recomendação 1)**

29. Cabe também registrar que a proposta apresenta um aperfeiçoamento em relação à proposta anterior ao prever que os documentos de autoavaliação de uma OMA estejam arquivados em “período estabelecido pela ANAC”. Conforme registrado pela ANAC no quadro comparativo da proposta, a redação em vigor permitia a interpretação de que seria requerida a retenção por tempo indeterminado ou pelo padrão de 5 anos, o qual é adotado em outras seções do regulamento. Em que pese o mérito da proposta, a falta de definição do tempo de arquivamento, incluindo a sinalização que essa obrigação será definida em Instrução Suplementar pode não gerar os incentivos necessários para alterar o comportamento das OMA. Portanto, recomenda-se que **a alínea (e) da seção 145.215-I do RBAC nº 145 defina o período de arquivamento dos documentos de autoavaliação pelas organizações de manutenção de produto aeronáutico. (Recomendação 2)**

30. Além disso, ainda que a Análise de Impacto Regulatório sinalize a necessidade de treinamento de servidores e o ajuste de Instruções Suplementares sobre as Especificações Operativas, a proposta não prevê um período de transição para ajuste do mercado e do regulador a partir da vigência da proposta. Nesse contexto, sugere-se a inclusão de prazo para a vigência da emenda proposta ao RBAC nº 145. **(Recomendação 3)**

3. CONCLUSÃO

31. Este parecer apresenta considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública 16/2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que apresenta proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 145, intitulado “Organizações de manutenção de produto aeronáutico”.

32. Da análise da proposta apresentada, não foram identificados efeitos anticoncorrenciais ou de onerosidade regulatória injustificada. A proposta de revisão normativa objetiva reduzir a assimetria concorrencial entre as Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA) e os Mecânicos de Manutenção de Produtos Aeronáuticos (MMA) para determinados tipos de serviços de manutenção, potencialmente conferindo maior celeridade para que esses agentes atendam de forma mais eficiente à demanda de serviços de manutenção aeronáutica.

33. A despeito do mérito da proposta, apresentam-se as seguintes contribuições para o aperfeiçoamento da proposta, sob a ótica da redução da onerosidade regulatória:

- i. definição de regras específicas para a autoinclusão de artigos aeronáuticos na Lista de Compensação (LC) e Especificação Operativa na alínea (d) da seção 145.215-I do RBAC nº 145, mantendo a flexibilidade da regra atual para as LC. Além disso, recomenda-se que seja incorporada a gradação de níveis de autoavaliação das OMA nas Especificações Operativas, de forma a garantir a segurança jurídica desse processo; (Recomendação 1)

ii. indicação do período de arquivamento dos documentos de autoavaliação pelas organizações de manutenção de produto aeronáutico na alínea (e) da Seção 145.215-I do RBAC nº 145; (Recomendação 2)

iii. inclusão de prazo para o início da vigência da emenda proposta ao RBAC nº 145, devido aos ajustes necessários do regulador, bem como possíveis ajustes. (Recomendação 3)

34. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Competitividade e Regulação (SCR) relativas à avaliação de políticas públicas para fomento da competitividade do setor produtivo, constantes do Decreto nº 11.340, de 1º de janeiro de 2023, com base nas informações disponibilizadas na Consulta Pública. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador de Regulação em Infraestrutura

Documento assinado eletronicamente

CHRISTIANE MARANHÃO DE OLIVEIRA

Coordenadora-Geral de Desenvolvimento da Infraestrutura

De acordo. Encaminhe-se à Secretária de Competitividade e Regulação.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Diretor

De acordo. Encaminhe-se à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Documento assinado eletronicamente

ANDREA PEREIRA MACERA

Secretária



Documento assinado eletronicamente por **Andréa Pereira Macera, Secretário(a)**, em 01/03/2023, às 15:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Christiane Maranhao de Oliveira, Coordenador(a)-Geral**, em 02/03/2023, às 09:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 02/03/2023, às 10:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Messa Peixoto da Silva, Diretor(a)**, em 02/03/2023, às 11:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **31740449** e o código CRC **C3DBF280**.
