

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE****JUSTIFICATIVA**

Consulta Setorial da revisão D da IS nº 21-010, intitulada "Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis estrangeiros e importação de quaisquer produtos aeronáuticos civis", em inglês "*Procedures for approval of foreign civil aeronautical products and import of any civil aeronautical product*"

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a revisar a Instrução Suplementar (IS) nº 21-010, intitulada "Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis estrangeiros e importação de quaisquer produtos aeronáuticos civis", em inglês "*Procedures for approval of foreign civil aeronautical products and import of any civil aeronautical product*".

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA**2.1. Fundamentos legais**

2.1.1. O art 66 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), dispõe que compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

2.1.2. O parágrafo 3º do art. 68 da mesma Lei dispõe sobre a necessidade de certificação de produtos aeronáuticos, inclusive aqueles importados para o Brasil.

2.1.3. A Lei 11.182/05, lei de criação da ANAC, em seu artigo 5º, determina que a ANAC atuará como autoridade de aviação civil – AAC no Brasil assegurando-se as prerrogativas necessárias ao cumprimento deste papel. O artigo 8º lhe confere as competências necessárias, onde destacamos:

"Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

(...)"

2.1.4. A Resolução ANAC nº 30/2008, em seu artigo 14, estabelece que a Instrução Suplementar (IS) é norma de caráter geral, que objetiva esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC.

2.1.5. O parágrafo 1º do mesmo artigo determina que, para demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC, o administrado poderá adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS ou apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a

análise e concordância expressa da ANAC. O meio ou procedimento alternativo deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normatizado em IS.

2.1.6. A seção 21.29 do RBAC 21 estabelece requisitos quanto à validação de certificados de tipo estrangeiros. O parágrafo 21.183(c) do RBAC 21 estabelece requisitos para emissão de certificado de aeronavegabilidade padrão para aeronaves importadas. A seção 21.500 do RBAC 21 define requisitos para importação de motores e hélices. Já a seção 21.617 do RBAC 21 trata de produtos importados que estejam de acordo com uma Ordem Técnica Padrão – OTP. Finalmente, a seção 21.502 do RBAC 21 abrange os demais produtos importados.

2.1.7. O parágrafo 21.190(b)(2) do RBAC 21 estabelece, dentre as condições para emissão de certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva, que a aeronave seja nova ou que já tenha tido previamente um certificado de aeronavegabilidade emitido nessa categoria pela ANAC.

2.1.8. O parágrafo 21.191(g)-I do RBAC 21 estabelece requisitos para a emissão de certificado de autorização de voo experimental com propósito de operação de aeronave de construção amadora incluindo, dentre eles, que tal certificado não será emitido para aeronave importada pronta.

2.1.9. A realização de Consulta Setorial é etapa opcional do processo normativo no caso de elaboração ou revisão de IS, e é regida pelos Art. 27 a 29 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 154/2020.

2.2. **Histórico**

2.2.1. Ao longo dos últimos anos, a ANAC realizou, em conjunto com autoridades policiais e aduaneiras, inúmeras operações onde foram encontradas evidências de importações irregulares de aeronaves, motores, hélices e partes, notadamente de aeronaves acidentadas, conhecidas como "salvados". No Brasil, essas aeronaves eram muitas vezes reparadas clandestinamente, desmontadas para utilização de partes ou mesmo utilizadas para clonagem de outras aeronaves. Por exemplo, duas operações relevantes foram:

- **Operação Dédalo**, deflagrada em Abril de 2019 pela ANAC e Polícia Federal (vide notícia neste [link](#)). As investigações se iniciaram em 2016, em razão de denúncia de irregularidades na manutenção de aeronaves e reportagens veiculadas pela imprensa à época, vinculando essas irregularidades a quedas de helicópteros. Foram comprovados os indícios de compra de aeronaves sinistradas, os chamados “salvados”, seu reparo além dos limites permitidos pelo fabricante, com utilização de registros supostamente fraudulentos ou com o aproveitamento de plaquetas e documentação para emprego em outras aeronaves, e falhas nos controles, colocando em risco a aviação civil. Foram cumpridos 10 mandados de busca e apreensão (3 em Joinville/SC, 1 em Rio do Sul/SC, 2 em Curitiba/PR, 3 em Sorocaba/SP e 1 em Birigui/SP), em oficinas, residências e empresas, incluindo 7 aeronaves sem condições de voo.
- **Operação Frankenstein**, deflagrada em Dezembro de 2019 pela ANAC em conjunto com a Receita Federal do Brasil (RFB), com o Grupo Rádio patrulha Aérea de Goiás (GRAER-GO) e com o Serviço Aéreo do Estado de Goiás (SAEG) (vide notícia neste [link](#)). A operação teve por objetivo coibir diversos crimes e irregularidades em oficinas de manutenção de aeronaves nas cidades de Goiânia e Anápolis – GO. Após recebimento de denúncias, foram levantados alvos suspeitos de comercialização de partes e peças de aeronaves sem origem comprovada ou importadas ilegalmente, praticando concorrência desleal e, principalmente, colocando em risco a segurança da aviação no Brasil. Finalizada a primeira etapa da fiscalização, a Operação Frankenstein contabilizou os seguintes resultados: 17 prisões, 33 aeronaves apreendidas, 82 volumes retidos contendo partes e peças de aeronaves, seis interdições de estabelecimentos e uma arma de fogo apreendida.

2.2.2. Desde então, ANAC e RFB iniciaram um projeto piloto visando evitar a importação irregular de produtos aeronáuticos para o Brasil por meio de ações coordenadas entre a ANAC e a RFB, já na entrada dos produtos no país, realizando:

- Identificação dos lotes de importações com produtos aeronáuticos suspeitos;
- Retenção dos produtos aeronáuticos suspeitos para uma análise da ANAC; e
- Aprovação ou reprovação da importação dos produtos aeronáuticos retidos, considerando o parecer da ANAC.

2.2.3. Um dos resultados deste projeto piloto foi a identificação de necessidade de introdução de melhorias na IS 21-010, de forma a consolidar as orientações relativas aos requisitos da ANAC já existentes relacionados à importação de produtos aeronáuticos, orientando melhor importadores, prevenindo importações irregulares e auxiliando a RFB na repressão a tais irregularidades.

2.3. **Descrição e motivação das alterações introduzidas na proposta de revisão D da IS 21-010**

2.3.1. As alterações propostas na IS nº 21-010D são descritas e justificadas na Tabela 1 abaixo:

Tabela 1 - Alterações propostas na revisão D da IS 21-010

Alteração	Motivação
Título da IS modificado de "Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis importados" para "Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis estrangeiros e importação de quaisquer produtos aeronáuticos civis"	Ainda que a IS 21-010C já contivesse orientações e meios de cumprimento relacionados à importação de produtos aeronáuticos, esse escopo não era contemplado no texto antigo. No novo título, buscou-se separar os aspectos de aprovação do produto no Brasil (validação), que são aplicáveis somente nos casos em que o Brasil não é o Estado de Projeto, dos aspectos importação de produtos, aplicáveis a todos produtos aeronáuticos.
Inclusão de novas definições (seção 4 da IS)	Nas alterações da IS, uma série de termos passaram a ser utilizados e demandaram sua inclusão na IS. As definições foram baseadas em definições de normativos e documentos existentes. Considerando que um dos propósitos da IS 21-010D é que ela sirva de referência para a RFB em suas atividades, buscou-se minimizar a necessidade de consulta a outras IS ou RBAC, facilitando que ele se torne uma fonte única de referência. A motivação de cada nova definição é descrita nas linhas a seguir.
Definição de "aeronave de construção amadora" (item 4.1 da IS)	Definição incluída em função de restrição de importação relacionada a esse tipo de aeronave. Definição oriunda do parágrafo 21.191(g)-I do RBAC 21. O texto em inglês foi adaptado a partir do texto do requisito correspondente da FAA, preservando a correspondência com o texto base em português.
Definição de "aeronave leve esportiva" (item 4.2 da IS)	Definição incluída em função de restrição de importação relacionada a esse tipo de aeronave. Definição oriunda do RBAC 01, porém o detalhamento da definição foi suprimido devido à sua extensão, mantendo-se a referência ao texto fonte. O texto em inglês foi adaptado a partir do texto do requisito correspondente da FAA, preservando a correspondência com o texto base em português.

Alteração	Motivação
Definição de "aparelho" (item 4.3 da IS)	<p>Esta definição é necessária para evitar eventual conflito com o uso do termo "aparelho" indicando aeronave na regulamentação da RFB.</p> <p>Definição incluída conforme RBAC 01. O texto em inglês é idêntico ao requisito correspondente da FAA.</p>
Definição de "artigo" (item 4.4 da IS)	<p>O termo "artigo" já era utilizado na IS, e sua definição no RBAC 21 difere da definição no RBAC 43. Ainda, na regulamentação aduaneira, o termo pode ter ainda alguma conotação diferente.</p> <p>Dessa forma, foi incluída a definição conforme RBAC 21, aplicável ao escopo desta IS. O texto em inglês é idêntico ao requisito correspondente da FAA.</p>
Definição de "parte comercial" (item 4.6 da IS)	<p>O termo "parte comercial" passou a ser utilizado nesta revisão da IS, sendo importante incluir essa definição.</p> <p>Definição extraída do RBAC 21. O texto em inglês foi adaptado a partir do texto do requisito correspondente da FAA, preservando a correspondência com o texto base em português.</p>
Definição de "peça normalizada ou padronizada" (item 4.7 da IS)	<p>O termo "peça normalizada ou padronizada" passou a ser utilizado nesta revisão da IS, sendo importante incluir essa definição. O RBAC 21 utiliza o termo "peça padronizada", enquanto a IS 43-001A utiliza o termo "peça normalizada", ambos como tradução para "<i>standard part</i>". Para evitar dubiedade, ambos termos em português foram mencionados.</p> <p>Definição extraída da IS 43-001A. O texto em inglês foi adaptado a partir da definição da AC 20-62E da FAA, preservando a correspondência com o texto base em português.</p>

Alteração	Motivação
Definição de "produto novo" (item 4.9 da IS)	<p>A regulamentação aduaneira possui restrições específicas a produtos usados, notadamente o Capítulo II, Seção IV, da Portaria SECEX nº 23/2011, por isso a importância de se definir adequadamente produtos novos e usados nesta IS.</p> <p>Considerando que o maior volume de aeronaves nacionalizadas no Brasil é proveniente dos EUA, adotou-se a definição de <u>aeronave nova</u> contida nos Procedimentos de Implementação para Certificação Ambiental e de Aeronavegabilidade sob o Acordo Bilateral entre Brasil e EUA para Promoção da Segurança da Aviação Civil, Revisão 2, Emenda 2, de 13/07/2021. Foi utilizado como base o texto em inglês, e o texto em português foi adaptado a partir do item 5.6.5.3 da IS 21-008B (Aprovação de aeronavegabilidade para exportação), preservando a correspondência com o texto base em inglês.</p> <p>As definições do texto base em inglês e da IS 21-008B são muito semelhante mas o texto da IS 21-008B não cobre a previsão do administrador (<i>trustee</i>) do fabricante, distribuidor ou negociante constar como proprietário da aeronave nova.</p> <p>Já para produto que não seja aeronave, foi utilizado como referência o texto do item 5.6.5.1 da IS 21-008B, que considera motores ou hélices individuais como usados quando previamente instalados em uma aeronave e com qualquer tempo de serviço. Assim, considerou-se que produtos que não sejam aeronave são novos enquanto não possuírem nenhum tempo em serviço em uma aeronave - logo um produto novo que não seja aeronave e que tenha apenas sofrido testes em bancada ou de produção preserva sua condição de novo. O texto em inglês, neste caso, é uma tradução livre do texto em português.</p>
Definição de "produto usado" (item 4.10 da IS)	Se aplica a mesma motivação da definição de "produto novo", com produto usado sendo aquele que não é novo.
Alteração da aplicabilidade (item 5.1 da IS)	<p>A IS 21-010 em vigor possui aplicabilidade limitada a aeronaves a serem importadas que não sejam de projeto brasileiro e importação de componentes a serem instalados em aeronaves registradas no Brasil. Esse escopo exclui a importação de aeronaves de projeto brasileiro.</p> <p>Assim como o título, a aplicabilidade foi modificada para separar os aspectos de aprovação do produto no Brasil (validação), que são aplicáveis somente nos casos em que o Brasil não é o Estado de Projeto, dos aspectos importação de produtos, aplicáveis a todos produtos aeronáuticos.</p>
Alterações na seção 5.10 da IS (Aprovações de aeronavegabilidade para exportação para o Brasil)	<p>A IS 21-010 em vigor contém as orientações relativas à aprovação de aeronavegabilidade para exportação para o Brasil, porém não explicita os casos em que essa aprovação não é aplicável. Uma vez que a aprovação de aeronavegabilidade para exportação é condição para importação de diversos produtos aeronáuticos, a distinção dos produtos que requerem essa aprovação dos demais é indispensável para que o importador saiba antecipadamente se ela será necessária ou não, bem como para a RFB decidir sobre eventuais medidas administrativas nas suas competências.</p> <p>As alterações específicas dessa seção são tratadas nas linhas abaixo.</p>

Alteração	Motivação
Título da seção 5.10 incluindo "para o Brasil" após "exportação"	Os termos importação e exportação dependem da especificação do país de origem e destino. Considerando que existe uma IS específica para aprovação de aeronavegabilidade para exportação de produtos exportados <u>do</u> Brasil, é importante que nesta IS seja explicitado que tais aprovações são para exportação <u>para o</u> Brasil.
Inclusão de exceção no texto do item 5.10.1	Em razão da inclusão de casos em que uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação não é necessária no item 5.10.4, foi incluída a previsão de exceção no item 5.10.1, que detalha a necessidade da aprovação de aeronavegabilidade para exportação acompanhar o produto exportado para o Brasil.
Inclusão do novo item 5.10.4 com casos em que uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação não é necessária	<p>Foram listados 4 casos em que a aprovação de aeronavegabilidade para exportação não é aplicável:</p> <p><u>a) aeronaves, motores e hélices que não possuam certificado de tipo, por exemplo, aeronaves categoria leve esportiva, bem como partes e componentes de tais aeronaves, motores e hélices</u> - considerando que a aprovação de aeronavegabilidade para exportação atesta a conformidade do produto com projeto aprovado brasileiro e quaisquer requisitos especiais, aeronaves, motores e hélices que não possuam certificado de tipo não possuem um projeto aprovado a ser conformizado.</p> <p>A ausência de certificado de tipo se refere ao Estado de Projeto, e não ao Brasil - afinal produtos com certificado de tipo no Estado de Projeto necessitam que um certificado correspondente seja emitido no Brasil, conforme Art. 68, § 3º, da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), ou serem isentos da certificação de tipo no Brasil.</p> <p><u>b) peças normalizadas;</u> <u>c) partes comerciais; e</u> <u>d) outras partes aeronáuticas para as quais seja emitido somente um certificado de conformidade pelo fabricante da parte, sem emissão de Certificado de Liberação Autorizada (por exemplo, EASA Form 1 ou FAA Form 8130-3).</u></p> <p>Para os subitens (b), (c) e (d), a não aplicabilidade da aprovação de aeronavegabilidade para exportação está relacionada à ausência de vínculo da parte a um projeto específico de aeronave, motor ou hélice, ou seja, são partes "genéricas", fabricadas de acordo com normas de ampla aceitação, e para as quais o fabricante emite apenas um certificado de conformidade (casos (b) e (d)), ou nem mesmo tal certificado é emitido (caso (c)).</p>

Alteração	Motivação
<p>Inclusão do novo item 5.10.5 explicitando a necessidade de serem seguidos os acordos internacionais vigentes.</p>	<p>Ainda que o item 7.2, nas Disposições Finais da IS, já tenha uma previsão genérica de precedência de acordos internacionais sobre o conteúdo da IS, foi considerado importante a inclusão de item específico na seção 5.10 em função de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) As seções 21.500 e 21.502 do RBAC 21 fazem referência explícita ao cumprimento dos acordos bilaterais; 2) Os procedimentos de implementação para certificação de aeronavegabilidade de tais acordo em geral preveem procedimentos específicos para emissão da aprovação de aeronavegabilidade para exportação; 3) Tais acordos compõem o Direito Aeronáutico, conforme <i>caput</i> do Art. 1º da Lei nº 7.565/1986; e 4) Os acordos internacionais promulgados por Decreto no Brasil devem ser cumpridos a partir da sua entrada em vigor, e em caso de conflito regras de precedência devem ser aplicadas.
<p>Inclusão da nova seção 5.11 (Aspectos aduaneiros da importação de produtos)</p>	<p>Esta seção é o principal objetivo desta alteração da IS, e tem o propósito de orientar importadores sobre a aplicabilidade da regulamentação aduaneira adicionalmente à da ANAC, além de auxiliar a RFB em suas competências.</p> <p>Os itens específicos dessa seção são tratados nas linhas abaixo.</p>
<p>"5.11.1 Para os produtos aeronáuticos importados são aplicáveis os requisitos estabelecidos pela a ANAC e pela autoridade aduaneira brasileira. O descumprimento de quaisquer desses requisitos pode implicar na aplicação de sanções por quaisquer das autoridades, incluindo até mesmo o perdimento dos produtos importados irregularmente."</p>	<p>O propósito deste item é tornar explícita a aplicabilidade de ambas regulamentações - da ANAC e aduaneira, na importação de produtos aeronáuticos. Também auxilia a conscientizar o importador de que no caso de irregularidades são aplicáveis sanções oriundas de ambas autoridades, e cita como exemplo a penalidade de perdimento dos bens importados irregularmente.</p>
<p>"5.11.2 Sem prejuízo à documentação específica requerida pela autoridade aduaneira, a aprovação de aeronavegabilidade para exportação descrita na seção 5.10 desta IS deve ter sido emitida previamente ao embarque ou voo ao Brasil do produto importado e deve estar disponível para a ANAC e para a autoridade aduaneira no momento da entrada do produto no Brasil, exceto nas situações previstas no parágrafo 5.11.3 abaixo."</p>	<p>O item 5.10.1 da IS 21-010 já determina, na revisão em vigor, que o produto exportado para o Brasil <u>deve estar acompanhado</u> de uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação.</p> <p>Este item detalha melhor essa exigência, prevendo sua emissão antes do embarque para o Brasil, no caso de produtos aeronáuticos transportados, ou do voo para o Brasil, no caso de aeronaves que adentrem o Brasil voando.</p> <p>Prevê também a disponibilização do documento de aprovação de aeronavegabilidade para exportação para a ANAC e autoridade aduaneira, para eventual fiscalização. Não necessariamente tal aprovação precisa estar fisicamente com o produto, mas sim estar disponível à ANAC.</p> <p>O item também prevê que existam exceções à necessidade dessa aprovação, detalhadas no item 5.11.3.</p>

Alteração	Motivação
<p>"5.11.3 A aprovação de aeronavegabilidade para exportação não precisa estar disponível no momento da entrada do produto no Brasil nos seguintes casos:</p> <p>a) produtos para os quais não é exigida a aprovação de aeronavegabilidade para exportação, conforme parágrafo 5.10.4;</p> <p>b) aeronaves registradas em outros países que adentrem o país voando e em regime de admissão temporária, e que não sejam destinadas para obtenção de posterior registro no Brasil, remoção de peças ou desmontagem; ou</p> <p>c) produtos admitidos temporariamente para serem submetidos à manutenção em organização de manutenção com certificação estrangeira, para posterior exportação sem utilização no Brasil."</p>	<p>O propósito deste item é listar os casos onde a aprovação de aeronavegabilidade para exportação não é necessária, em exceção ao caso geral do item 5.11.2. Foram listadas as seguintes possibilidades:</p> <p>a) - essa aprovação não é exigida; e</p> <p>b) e c) - tratam-se de situações que são consideradas importações do ponto de vista aduaneiro, mas que não se enquadram como importação sob os aspectos de aeronavegabilidade da ANAC.</p>
<p>"5.11.4 Alguns produtos estrangeiros não são permitidos para utilização no Brasil e a regulamentação aduaneira veda sua importação, destacando-se:</p> <p>a) produtos que não possuam aprovação de aeronavegabilidade para exportação quando requerida. Desta forma, não é permitida a importação de produtos sucateados, acidentados ou danificados que não tenham sido previamente reparados conforme regulamentação de manutenção aplicável. Estão incluídos neste grupo aeronaves e partes vendidas como "salvados" de acidentes, com corrosão excessiva, motores que sofreram parada brusca sem reparo posterior, hélices retorcidas, dentre outros;</p> <p>b) aeronaves, motores e hélices que possuam certificado de tipo no Brasil ou no país de projeto, ou partes elegíveis para instalação em tais aeronaves, motores e hélices, e que não sejam rastreáveis ao produto certificado, incluindo ausência ou</p>	<p>Este item é o de maior importância na seção 5.11, consolidando os anteriores e explicitando os casos em que os produtos aeronáuticos estrangeiros não podem ser utilizados no Brasil. Seu propósito é sumarizar diversos pontos da regulamentação aeronáutica vigente que impedem a utilização de alguns produtos no Brasil, tornando assim os importadores plenamente cientes de tais restrições e facilitando a aplicação da regulamentação aduaneira pela RFB.</p> <p>É importante destacar que os produtos descritos nas alíneas do item 5.11.4 são de uso proibido no Brasil, podendo caracterizar crime de contrabando, conforme Decreto-Lei nº 2.848/1940 (Código Penal):</p> <p>"Contrabando</p> <p>Art. 334-A. Importar ou exportar mercadoria proibida: (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014)</p> <p>Pena - reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014)</p> <p>§ 1º Incorre na mesma pena quem: (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014)</p> <p>I - pratica fato assimilado, em lei especial, a contrabando; (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014)</p> <p>II - importa ou exporta clandestinamente mercadoria que dependa de registro, análise ou autorização de órgão público</p>

Alteração	Motivação
<p>danos de plaquetas ou marcações requeridas pelo RBAC 45, ou ausência ou irregularidades na documentação que comprove a procedência do produto (registros de manutenção de remoção, certificado de liberação autorizada, etc.);</p> <p>c) produtos que não atendam a condições previstas em acordo internacional entre Brasil e país exportador;</p> <p>d) aeronaves categoria leve esportiva usadas, exceto se a aeronave tiver tido, previamente, um certificado de aeronavegabilidade especial categoria leve esportiva emitido pela ANAC, de acordo com a seção 21.190 do RBAC 21; e</p> <p>e) aeronaves de construção amadora prontas, sejam elas novas ou usadas, conforme previsão do parágrafo 21.191(g)-I do RBAC 21.</p> <p>NOTA: Uma aeronave de construção amadora é considerada pronta se sua construção tiver sido finalizada anteriormente ou se seus conjuntos maiores (por exemplo, fuselagem, asas, etc.) estiverem finalizados, faltando apenas sua montagem após transporte.</p> <p>Uma aeronave que tenha sido desmontada para transporte permanece na condição de aeronave pronta.</p> <p>Um kit de aeronave para um construtor amador finalizar a construção no Brasil não é considerado com uma aeronave pronta desde que esse kit não represente a maior porção da construção da aeronave, conforme parágrafo 21.191(g)-I do RBAC 21 e orientações da IS 21.191-001A ou revisões posteriores."</p>	<p>competente; (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014)</p> <p>III - reinsere no território nacional mercadoria brasileira destinada à exportação; (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014)</p> <p>IV - vende, expõe à venda, mantém em depósito ou, de qualquer forma, utiliza em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria proibida pela lei brasileira; (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014)</p> <p>V - adquire, recebe ou oculta, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria proibida pela lei brasileira. (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014) § 2º - Equipara-se às atividades comerciais, para os efeitos deste artigo, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino de mercadorias estrangeiras, inclusive o exercido em residências. (Incluído pela Lei nº 4.729, de 14.7.1965)</p> <p>§ 2º - Equipara-se às atividades comerciais, para os efeitos deste artigo, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino de mercadorias estrangeiras, inclusive o exercido em residências. (Incluído pela Lei nº 4.729, de 14.7.1965)</p> <p>§ 3º A pena aplica-se em dobro se o crime de contrabando é praticado em transporte aéreo, marítimo ou fluvial. (Incluído pela Lei nº 13.008, de 26.6.2014)"</p> <p>As alíneas são explicadas da seguinte forma:</p> <p>a) <u>produtos que não possuam aprovação de aeronavegabilidade para exportação quando requerida.</u></p> <p>No caso de aeronave, a aprovação de aeronavegabilidade para exportação é necessária sempre que ela possuir certificado de tipo. A operação de aeronave no Brasil requer um Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, conforme parágrafo 91.203(a)(1) do RBAC 91. A emissão de certificado de aeronavegabilidade para aeronave importada requer aprovação de aeronavegabilidade para exportação emitida pela autoridade de aviação civil país exportador, conforme parágrafo 21.183(c)(2)-I do RBAC 21. Dessa forma, não é possível operar licitamente uma aeronave importada com certificado de tipo sem que ela possua a aprovação de aeronavegabilidade para exportação requerida. Sua utilização para desmontagem e utilização individual das partes somente seria possível se cada parte tivesse individualmente essa aprovação de aeronavegabilidade para exportação, se enquadrando no grupo abaixo.</p> <p>No caso de produtos aeronáuticos que não sejam aeronave, sua aceitação no Brasil está sujeita ao cumprimento das seções 21.500 (no caso de motores e hélice) e 21.502 (demais produtos aeronáuticos) do RBAC 21, sendo que ambas seções exigem a aprovação de aeronavegabilidade para exportação.</p>

Alteração	Motivação
	<p>Também foram incluídos no texto exemplos de produtos que são frequentemente importados de forma irregular, tais como aeronaves acidentadas que, inerentemente, não podem receber a aprovação de aeronavegabilidade para exportação requerida.</p> <p>b) <u>produtos sem a devida rastreabilidade</u>. De forma análoga ao item (a), a emissão de CA para aeronave importada depende da sua correta identificação conforme RBAC 45. A utilização de motores, hélices e outras partes em aeronaves também depende de sua correta marcação com o RBAC 45 - sem tal marcação não é possível rastreá-lo ao produto efetivamente certificado, impedindo sua utilização. Da mesma forma, a ausência ou irregularidade na documentação que comprove a procedência do produto impede de vinculá-lo a um certificado de tipo - o que resultaria na operação de aeronave em desconformidade a um certificado de tipo, conseqüentemente perdendo a validade do CA e impedindo sua operação.</p> <p>c) <u>produtos que não atendam a condições previstas em acordo internacional entre Brasil e país exportador</u>. Conforme explicado no item 5.10.5, os acordos vigentes devem ser cumpridos e restrições adicionais à importação e exportação entre os países signatários se aplicam adicionalmente às restrições em RBAC.</p> <p>d) e e) <u>aeronaves leves esportivas e aeronaves de construção amadora</u>. O RBAC 21 possui restrições explícitas para importação de tais aeronaves, finalizando a lista de itens que são proibidos para importação. Como a restrição de importação para aeronaves de construção amadora ocorre para aeronaves prontas, e não existindo uma definição de "aeronave pronta" em outro normativo, foi incluída uma nota descrevendo o que é uma aeronave de construção amadora pronta, prevendo as seguintes possibilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a aeronave teve a construção finalizada, independentemente se ela foi posteriormente desmontada para transporte; - a aeronave teve seus conjuntos maiores finalizados, não tendo sido montados no país de origem por motivo de transporte, ou seja, para que possam ser embarcadas em containers no caso mais típico; e - explicitando o enquadramento dos kits, que são permitidos para construção amadora se não representarem a porção maior da aeronave, situação em que podem ser importados.
Remoção de referência ao MPR 900, Volume 4	Ainda que esse Manual de Procedimentos (MPR) conste como documento relacionado na IS desde sua emissão original, nunca houve no texto qualquer referência a esse manual, e portanto ele foi removido do texto.
Outras alterações simples ou administrativas	As demais alterações da IS encontram-se no Apêndice C da IS e são puramente administrativas ou não requerem motivação explícita em função de sua simplicidade.

2.4. Público-alvo desta consulta setorial

2.4.1. Esta consulta setorial é aberta a quaisquer pessoas físicas ou jurídicas interessadas em contribuir com o tema, todavia é direcionada aos principais afetados pela alteração, listados a seguir:

- Importadores, distribuidores e revendedores de produtos aeronáuticos;
- Fabricantes de produtos aeronáuticos;
- Organizações de manutenção; e
- Operadores aéreos.

3. CONVITE

3.1. Todas as pessoas interessadas são convidadas a participar deste processo de Consulta Setorial, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com respectivas argumentações. Particularmente a esta revisão, é esperado que o setor regulado afetado identifique eventuais lacunas ou situações particulares não identificadas e proponha melhorias e correções no texto.

3.2. As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no endereço eletrônico <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas-em-andamento>, no prazo de 30 (trinta) contados da publicação do Aviso de Consulta Setorial correspondente.

3.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta serão analisados pela ANAC e o texto final da proposta poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. As contribuições recebidas serão publicadas no endereço eletrônico da ANAC em até 10 (dez) dias úteis após o final do prazo da Consulta Setorial, e o Relatório de Análise de Contribuições (RAC) correspondente será publicados após a análise de todas contribuições.

3.4. Todavia, eventuais contribuições sobre itens não relacionados a esta revisão somente serão endereçadas se estiverem relacionadas a alterações pontuais ou de menor impacto. Contribuições não relacionadas a este processo e que requeiram análise mais aprofundada serão cadastradas para tratamento em momento posterior.

3.5. Além da minuta de IS submetida para esta consulta setorial no endereço acima, também poderão ser consultados os respectivos processos normativos, através da Pesquisa Pública de Processos e Documentos no endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/sistemas/protocolo-eletronico-sei/pesquisa-publica-de-processos-e-documentos>, mencionando o número de processo 00058.044967/2021-71.



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Fabrício Macário, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/01/2022, às 09:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luís Claudio Batista, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/01/2022, às 09:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Reinaldo Giusti Egas, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/01/2022, às 09:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Normas e Inovação**, em 20/01/2022, às 15:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6685330** e o código CRC **F4014E0D**.

