

<b>Instrução de Trabalho Detalhada</b>		<b>AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS</b>
<b>ITD-145-04</b>	<b>(Revisão 01)</b>	

**I. TÍTULO**

**Analisar Demandas sobre Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação (CAE)**

**II. CANCELAMENTO**

Este documento cancela e substitui a revisão 00 de 13 de julho de 2021

**III. REFERÊNCIAS**

Este documento detalha atividades dos processos "Analisar Solicitação de informações sobre requisitos especiais brasileiros para emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação (CAE)" e "Aceitar Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação (CAE) Emitido por Autoridade de Aviação Civil (AAC)" contidos no MPR/SPO-145 intitulado "Procedimentos para Atualização de Dados de Aeronavegabilidade de Aeronaves".

**IV. OBJETIVO**

O objetivo desta ITD é detalhar os procedimentos para análise de solicitação de informações sobre requisitos especiais brasileiros para emissão de CAE e na aceitação de CAE emitido por Autoridade de Aviação Civil.

**V. APLICABILIDADE**

Aplica-se aos servidores da GTOA/GCAC/SPO e GTVA/GCAC/SPO envolvidos nas atividades de análise de solicitação de informações sobre requisitos especiais brasileiros para emissão de CAE e na aceitação de CAE emitido por Autoridade de Aviação Civil.

**VI. SIGLAS E DEFINIÇÕES**1. **Siglas**

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
AAC	Autoridade de Aviação Civil
CAE	Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação
GTOA	Gerência Técnica de Operadores Aéreos em Aeronavegabilidade Continuada
GTVA	Gerência Técnica de Vigilância de Aeronavegabilidade Continuada
GCAC	Gerência de Certificação de Aeronavegabilidade Continuada
SPO	Superintendência de Padrões Operacionais
ITD	Instrução de Trabalho Detalhada
RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

2. **Definições**

Não aplicável.

**VII. DOCUMENTOS APLICÁVEIS**

RBAC 21	Certificação de Produto e Artigo Aeronáuticos
IS 21-010	Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis estrangeiros e importação de quaisquer produtos aeronáuticos civis
MPR/SPO-145	Procedimentos para Atualização de Dados de Aeronavegabilidade de Aeronaves

**VIII. DETALHAMENTO DAS INSTRUÇÕES**1. **Base Legal**

O Brasil requer um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação (CAE) para registrar uma aeronave importada e emitir o seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA), conforme a Resolução 293, de 19 de novembro de 2013, e conforme o RBAC 21.183(c)(2)-I:

*“Resolução 293, Art. 77. No caso de requerimento de matrícula de aeronave certificada importada, são exigidos:*

*VI - original do certificado de aeronavegabilidade para exportação emitido pela autoridade de aviação civil do país do exportador.”*

*“RBAC 21.183(c) Aeronaves importadas. O requerente de um certificado de aeronavegabilidade padrão para uma aeronave importada faz jus a esse certificado se:*

*(2)-I a autoridade de aviação civil do país exportador certificar que a aeronave está conforme o projeto de tipo e apresenta condições de operação segura.”*

No entanto, o CAE não é um documento mandatório pela ICAO, conforme Anexo 8, Part II, Chapter 3, § 3.2.4, Note:

*“Note.- Some Contracting States facilitate the transfer of aircraft onto the register of another State by the issue of an “Export Certificate of Airworthiness” or similarly titled document. While not valid for the purpose of flight, such a document provides confirmation by the exporting State of a recent satisfactory review of the airworthiness status of the aircraft. Guidance material on the issue of an “Export Certificate of Airworthiness” is contained in the Airworthiness Manual (Doc 9760).”*

A IS 21-010 (bilingue português/inglês), descreve os **“Procedimentos para a aprovação de produtos aeronáuticos civis estrangeiros e importação de quaisquer produtos aeronáuticos civis”**. A seção 5.10 apresenta os procedimentos para **“Aprovações de aeronavegabilidade para exportação”**, incluindo o CAE.

De acordo com o item 5.2.1 da referida IS, para ser elegível a um Certificado de Aeronavegabilidade Padrão ou a um CA Especial nas categorias primária ou restrita, uma aeronave a ser exportada para o Brasil, independentemente de ser nova ou usada, deve estar de acordo com um Certificado de Tipo – CT brasileiro, um CT validado no Brasil ou um Certificado de Tipo do Estado de projeto para as aeronaves consideradas isentas, bem como possuir uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação (geralmente, um certificado de aeronavegabilidade para exportação) emitido pelo país exportador.

## 2. Importância do CAE

A exigência de um CAE não é mero requisito burocrático de um processo de importação. A confiabilidade dos registros de manutenção é essencial ao controle da aeronavegabilidade continuada de uma aeronave. Todo o sistema de controle de aeronavegabilidade foi idealizado tendo a confiabilidade dos registros de manutenção como um de seus principais pilares.

Conforme discutido na AC 120-16 da FAA, a ação de manutenção é na maioria dos casos intangível ou abstrata após a sua realização. Portanto, o adequado registro de manutenção é essencial para tornar a ação de manutenção, de alguma forma, tangível.

Como exemplo prático, podemos verificar que algumas tarefas importantes para a garantia da segurança de voo, como, por exemplo, inspeções, não podem ser verificadas por meio de vistoria, pois não deixam vestígios. Além das inspeções, há outras ações de manutenção interventivas cuja verificação “a olho nu” é humanamente impossível durante uma vistoria. Assim sendo, é imprescindível que se possa confiar nos registros de manutenção.

Adicionalmente, a competência da pessoa responsável pela manutenção também é muito importante. Não há como, no Brasil, se verificar prontamente se uma determinada tarefa de manutenção que consta das cadernetas estrangeiras foi executada por alguém autorizado pela Autoridade de Aviação Civil (AAC) exportadora. Sem a validação da AAC exportadora, nada impediria que qualquer pessoa preenchesse a documentação, independentemente de ser autorizada ou não para tanto. Somente com a chancela da AAC exportadora será possível garantir a validade da documentação.

Finalmente, a rastreabilidade do produto objeto de importação é fundamental para o processo de importação. Pode-se dizer que o CAE carrega consigo o comprometimento e a responsabilidade da AAC exportadora sobre a aeronave que está sendo importada, aspecto importantíssimo para a garantia da segurança operacional na aviação.

Daí a necessidade de um CAE. É por meio do CAE que a AAC exportadora garante que a aeronave foi mantida devidamente por pessoas autorizadas e que estava devidamente registrada e sob o seu sistema de controle de aeronavegabilidade.

## 3. Os Acordos de Aeronavegabilidade com Outros Países

Nos casos em que não há acordo entre os países que exportam aeronaves para o Brasil e a ANAC, deverá ser cumprido o estabelecido no RBAC 21.183(c)(2)-I, IS 21-010 e TCDS.

Caso haja acordo, ele deve ser respeitado primariamente. Os acordos estão disponíveis para consulta na página eletrônica: <https://sistemas.ANAC.gov.br/certificacao/Acordos/Acordos.asp>.

**NOTA 1:** A palavra “acordo” aqui é usada para todos os arranjos entre o Brasil e outros países que envolvam aspectos de Aeronavegabilidade (Bilateral Aviation Safety Agreement (BASA), Memorandum of Understanding (MOU), Technical Arrangement etc).

**NOTA 2:** É importante observar o “Scope” do acordo, pois, mesmo sendo acordo de aeronavegabilidade, pode não ser aplicável a determinados casos.

## 4. Os Pedidos de Exceção para Emissão do CAE

O item 5.10.3 da IS 21-010 descreve que *“Certas não conformidades com os requisitos brasileiros podem ser aceitas pela ANAC, mediante solicitação da autoridade exportadora. Caso sejam aceitas, essas não conformidades devem constar da (ou estar anexadas à) aprovação de aeronavegabilidade para exportação.”*

Há basicamente duas situações em que a AAC do país exportador solicita à ANAC a aceitação do CAE com exceções:

- Quando a aeronave não cumpre com os requisitos especiais brasileiros; ou
- Quando a aeronave está não aeronavegável no país exportador.

### 4.1. Quando a Aeronave não Cumpre com os Requisitos Especiais Brasileiros

Os regulamentos da maioria das Autoridades de Aviação Civil que emitem CAE pedem que os requisitos especiais do país importador sejam verificados no processo de emissão do documento. Assim, é comum que a ANAC receba pedidos de informação dos requisitos especiais e pedidos de exceção para emitir o CAE sem o cumprimento de algum ou alguns desses requisitos. Na maioria das vezes a exceção é concedida, porém, com a ressalva de que a não conformidade com relação ao requisito especial seja corrigida antes da vistoria técnica inicial da aeronave.

De forma geral, os requisitos especiais brasileiros são as diferenças entre a certificação da AAC do país de projeto e a certificação da ANAC e constam das especificações das aeronaves (EA, ER, EP etc). Em algumas especificações o relatório H.10 é citado, sendo este o relatório de certificação com os requisitos para aceitação da aeronave. O H.10 não é público e caso seja necessária a consulta do documento, é necessário fazer a solicitação à GCPP/SAR, via SEI.

Além das diferenças entre as certificações, algumas especificações de aeronaves trazem o “statement” que deve constar no CAE. Algumas Autoridades de Aviação Civil estrangeiras têm dificuldades para atender a esse item, pois o “statement” pede que seja declarado que a aeronave cumpre com as especificações brasileiras. Recomenda-se que a necessidade desse “statement”, se houver, seja comunicada à AAC do país exportador, para evitar problemas após a emissão do CAE.

Desse modo, pode-se seguir a seguinte orientação:

**Caso 1:** Se a aeronave é isenta de certificação brasileira e não há acordo de aeronavegabilidade entre o Brasil e o país exportador, então não há requisitos especiais brasileiros, devendo constar o TCDS do país de projeto (adotado pela ANAC) no CAE.

**Caso 2:** Se a aeronave é isenta de certificação brasileira e há acordo de aeronavegabilidade entre o Brasil e o país exportador, então os requisitos especiais brasileiros estão no acordo de aeronavegabilidade entre os países (BASA, MOU, TA etc).

**Caso 3:** Se a aeronave é certificada no Brasil e não há acordo de aeronavegabilidade entre o Brasil e o país exportador, então os requisitos especiais estão nas Especificações da Aeronave emitidas pela ANAC (EA, ER, EP etc). Neste caso, são apresentados como as diferenças entre o projeto de tipo aprovado no Brasil e o projeto de tipo aprovado no país de projeto.

**Caso 4:** Se a aeronave é certificada no Brasil e há acordo de aeronavegabilidade entre o Brasil e o país exportador, então os requisitos especiais estão:

- Nos acordos de aeronavegabilidade entre os países (BASA, MOU, TA etc); e
- Nas Especificações da Aeronave emitidas pela ANAC (EA, ER, EP etc). Nesta situação, são apresentados como as diferenças entre o projeto de tipo aprovado no Brasil e o projeto de tipo aprovado no país de projeto.

Conforme observado, se houver acordo com o país exportador, ele deve ser seguido. No entanto, ainda que haja acordo, pode haver necessidade de exceção para emissão do CAE.

#### 4.2. Quando a Aeronave está Não Aeronavegável no País Exportador

Há casos em que a aeronave está não aeronavegável no país exportador. Nesses casos deve-se avaliar criteriosamente a extensão e complexidade da não conformidade que causa a condição não aeronavegável.

Somente será possível a aceitação do CAE nessa condição caso a não conformidade seja considerada pela ANAC como não crítica (ou seja, de possível solução antes da Vistoria Técnica Inicial), e que não represente risco iminente à segurança de voo.

**Exemplo 1:** Aeronave com uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) vencida. É possível que a DA seja cumprida antes da emissão do CA brasileiro. Então, o CAE com essa exceção pode ser aceito desde que não se trate de uma DA cujo não cumprimento imediato não represente risco iminente à segurança de voo.

**Exemplo 2:** Aeronave acidentada. Não é interessante para o Brasil criar uma “indústria” de recuperação de aeronaves acidentadas no exterior, o que poderia incentivar a reconstrução indevida e, na pior das hipóteses, apenas seriam usadas a sua documentação e as suas placas de identificação para regularizar outra aeronave de mesmo modelo e obtida de forma ilícita – os clones (ou “cabritos”, na linguagem popular). Então, o CAE com esta exceção não deve ser aceito.

**Exemplo 3:** Aeronave com tarefa de manutenção vencida. É possível que certas tarefas de manutenção vencidas, consideradas simples e de fácil solução e que não representam risco iminente à segurança de voo sejam cumpridas no Brasil antes da nacionalização.

O CAE com esse tipo de exceção pode ser aceito pela ANAC que poderá solicitar demonstração de forma inequívoca pelo interessado que a tarefa não é considerada crítica, que é de fácil solução e que seu protelamento não representa risco iminente à segurança de voo. O analista e aprovador devem avaliar quanto a necessidade de emissão de parecer técnico por parte de OM certificada no modelo ou fabricante.

#### 5. Grandes Alterações Incorporadas Quando a Aeronave Possuía Matrícula Estrangeira

Os acordos com a FAA e com a EASA requerem que, além de estar de acordo com o TCDS da Autoridade Importadora (AI), a aeronave também esteja de acordo com os STC aprovados pela AI – a ANAC no caso do Brasil. Assim, os STC instalados na aeronave que não sejam aprovados pela ANAC devem ser listados como exceção no CAE. Os STC aprovados pela ANAC podem ser encontrados em [https://sistemas.ANAC.gov.br/certificacao/PST/index\\_pst.asp](https://sistemas.ANAC.gov.br/certificacao/PST/index_pst.asp).

Adicionalmente, os procedimentos para aceitação de grandes alterações incorporadas quando a aeronave possuía matrícula estrangeira estão na seção 5.6 da IS 21-010.

Pedidos de exceção em CAE para aeronave com grande alteração baseada em STC ainda não validado no Brasil, cuja aceitação não possa ser realizada na VTI com base nos critérios de horas de operação conforme item 5.6 da IS 21-010, poderão ser aceitos somente mediante comprovação de consulta à CCST/GCPP a fim de buscar informações sobre a possibilidade de validação do respectivo STC junto à GCPP (área de certificação de produto na ANAC).

Cabe mencionar que aeronave importada com grande alteração baseada em STC ainda não validado no Brasil, e cuja aceitação não pode ser feita com base no critério de horas de operação conforme item 5.6 da IS 21-010, não pode ser vistoriada caso não tenha o STC validado, removido ou de outro modo aprovado no Brasil pela GCPP. Nesse caso, o operador deverá entrar em contato com a GCPP, o que pode ser feito pelo email [gcpp.sar@anac.gov.br](mailto:gcpp.sar@anac.gov.br) ou pelo Fale com a ANAC ([Link](#)).

#### 6. Análise do CAE

Na análise do CAE, as seguintes situações podem ser observadas:

1. A emissão do CAE está em desacordo com legislação em vigor aplicável (Acordos, RBAC, Especificações da Aeronave, IS);
2. Os motores ou hélices descritos no CAE não correspondem aos que estão instalados na aeronave;
3. Há exceções no CAE, no entanto não existe documento de aceitação dessas exceções emitido pela ANAC;
4. O CAE foi emitido há mais de um ano;
5. Há informações sobre acidente envolvendo a aeronave;
6. A aeronave está na “lista de aeronaves sob cuidados”;
7. O CAE contém erros de digitações, os “typos”, ou erros simples que não têm impacto na segurança operacional e nem indiquem má fé do emissor.

As situações descritas nos itens 1, 2 e 3 geralmente são não conformidades e o analista poderá não aceitar o CAE. A aceitação ou não do documento depende da gravidade da não conformidade, principalmente nos casos 1 e 3. No caso 2 a aceitação é mais difícil.

As situações descritas nos itens 4, 5 e 6 merecem uma análise pormenorizada, incluindo contatos com a AAC do país exportador.

Na situação descrita no item 7 geralmente é possível aceitar o CAE. São exemplos de erros simples: um traço do motor ou da hélice, o “statement” requerido pelo IP, um STC registrado nas cadernetas, porém sem constar no CAE etc. Quanto aos “typos”, apenas deve-se ficar atento, pois podem indicar um documento falso.

### IX. DISPOSITIVOS FINAIS

Em caso de conflito desta ITD com outra orientação, deve prevalecer o documento de hierarquia maior ou, caso inexistir, o mais recente.



Documento assinado eletronicamente por **Bruce Marcus Leite de Souza**, Gerente Técnico de Vigilância em Aeronavegabilidade Continuada, em 02/08/2022, às 15:22, 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 **Elton Reis de Carvalho**, Gerente Técnico de Operadores Aéreos em Aeronavegabilidade Continuada, em 02/08/2022, às 15:23, 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 **7333198** e o código CRC **6AB0443B**.



---

Origem: SPO

[00058.035673/2022-39](#)

145-04 R1