



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

**Proposta de Resolução que aprova o Programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte - iBR+**

**JUSTIFICATIVA**

**1. APRESENTAÇÃO**

A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor Resolução que aprova o Programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte - iBR+.

**2. LEGENDA**

ALE - Aeronave leve esportiva

AIR - Análise de Impacto Regulatório

CAVE - Certificado de autorização de voo experimental

EASA - European Aviation Safety Agency

FAA - Federal Aviation Administration - EUA

LSA - Light Sport Aircraft

**3. EXPOSIÇÃO TÉCNICA**

**3.1 Base Legal**

A [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#), definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem a competência para editar e dar publicidade aos regulamentos necessários à aplicação da referida lei.

A mesma Lei nº 11.182 requer, em seu art. 8º, incisos IV, X, XXXIII que a ANAC realize estudos, estabeleça normas, regule e fiscalize os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil e expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos.

[Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020](#), que estabelece as diretrizes e os procedimentos para o processo regulatório e a melhoria contínua da qualidade regulatória.

[Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020](#), que instituiu o programa Voo Simples.

**3.2 Histórico**

O [Programa iBR2020 - Programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte](#) - é uma iniciativa da ANAC, estabelecido pela [Resolução nº 345 de 04 de novembro de 2014](#), posteriormente alterado pelas [Resolução nº 421 de 02 de maio de 2017](#) e [Resolução nº 506 de 18 de fevereiro de 2019](#), para incentivar fabricantes de aeronaves experimentais a buscarem a certificação de tipo de suas aeronaves através do cumprimento de tarefas com nível de dificuldade gradual, agendadas dentro de um prazo de 8 (oito) anos, no período de 31/12/2014 à 31/12/2022, data prevista para o participante obter um certificado de tipo para o projeto de sua aeronave, caso tenha concluído todas as tarefas do programa de forma satisfatória.

A contrapartida da participação no programa é a aceitação, por parte da ANAC, que a empresa fabrique aeronaves não-certificadas e as comercialize como experimentais (construção amadora).

Havia expectativa de vários participantes, esperando-se uma massificação qualitativa do conhecimento em projeto de aeronaves e o alargamento e diversificação da cadeia produtiva nacional, mantendo o foco na segurança de voo, entretanto somente quatro empresas aderiram ao programa e hoje há apenas duas empresas remanescentes, Flyer Indústria Aeronáutica Ltda. e Octans Aircraft Industrial Ltda.

Conforme processo 00066.040777/2016-18, tais participantes solicitaram à ANAC a prorrogação em um ano para todas as tarefas a serem concluídas após 30/06/16. À época, os motivos principais para a prorrogação eram a grave crise econômica do Brasil, necessidade de adequação da estrutura das empresas e do amadurecimento de seus projetos.

Tais pedidos resultaram na publicação da [Resolução nº 421 de 02 de maio de 2017](#), que alterou o Programa iBR2020 (Anexo à [Resolução nº 345 de 04 de novembro de 2014](#), intitulado “[iBR2020 - Programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte](#)”). Embora algumas tarefas do programa tenham sido adiadas, sendo o final do programa alterado para 31 de dezembro de 2021, não se alterou o período de usufruto da contrapartida, que continuou sendo 31 de dezembro de 2020, conforme itens 3.4 e 5.1 do referido programa.

Conforme processo 00066.010073/2018-82, decorrido menos de um ano após a publicação da [Resolução nº 421 de 02 de maio de 2017](#), as mesmas empresas novamente encaminharam cartas à ANAC (Flyer SEI 1733743 e Octans SEI 1778759) solicitando nova prorrogação das tarefas do programa iBR2020 e também da contrapartida para 31 de dezembro de 2024, com reescalonamento das tarefas do programa, apresentando como motivo principal problemas financeiros. Tais pedidos resultaram na publicação da [Resolução nº 506 de 18 de fevereiro de 2019](#), alterando novamente o Programa iBR2020, mas mantendo o período de usufruto da contrapartida até 31 de dezembro de 2020.

Adicionalmente, conforme §2º do art 1º da [Resolução nº 506 de 18 de fevereiro de 2019](#), o usufruto da contrapartida passou a ser condicionado ao cumprimento integral da tarefa prevista no item 7.4.5 da Seção 7 do Programa, a saber, início do processo de certificação de tipo com o pagamento da TFAC associada.

Conforme processos 00058.027968/2019-36 e 00066.001100/2020-41, as empresas Octans e Flyer, respectivamente, encaminharam novamente cartas à ANAC solicitando nova prorrogação das tarefas do programa iBR2020, do prazo para usufruto da contrapartida e alteração dos critérios para as aeronaves aceitas no programa.

Desde então, a SAR tem realizado reuniões com os participantes do programa iBR2020 com intuito de propor uma ampla reformulação do programa, não apenas a mera prorrogação de prazos, estando tal iniciativa presente no programa Voo Simples, instituído pela [Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020](#), juntamente com a proposta de revisão da tabela de valores de TFAC, constante na Lei 11.182/2005, a ser aprovada por Medida Provisória.

Atualmente, decorridos quase 6 anos do Programa iBR2020, tem-se que os participantes já concluíram todas as tarefas relativas ao desenvolvimento de conhecimento para o processo de certificação de tipo, sendo agora esperado que os participantes iniciem tal processo.

Porém, conforme se verifica pelos recorrentes pedidos das empresas, há tanto dificuldades financeiras como técnicas para a continuidade do programa. Os desafios financeiros existem pois o processo de certificação de tipo requer considerável quantidade de recursos para ensaios e análises técnicas para demonstrações de cumprimento com requisitos.

Dado o perfil destas empresas, com menor estrutura e pouca experiência em certificação, há desafios técnicos por não possuirem todo o conhecimento necessário para um processo de certificação de tipo, havendo também carência deste tipo de profissional disponível no Brasil.

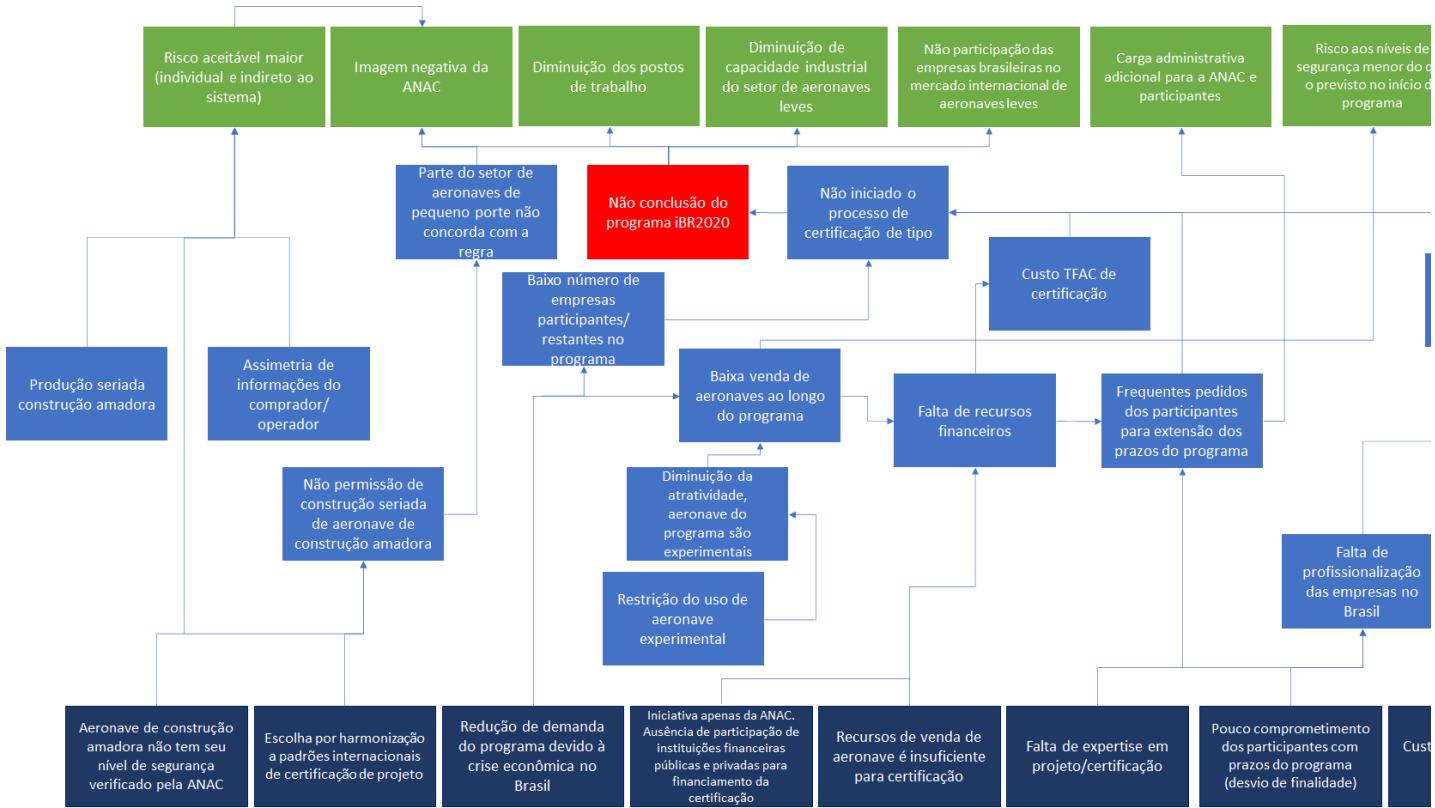
#### 4. ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO (AIR) - ETAPA 1

Foram realizadas 2 etapas de análise de impacto regulatório. A AIR - Etapa 1, não se limitou a apenas tratar de uma possível revisão do atual programa iBR2020, mas foi realizada uma análise mais abrangente para o mercado brasileiro de aeronaves leves, sendo um dos focos principais o aumento da frota de aeronaves cujo nível de segurança atenda a padrões aceitos internacionalmente, como as normas consensuais ou a própria Certificação de Tipo (CT), bem como o fomento desta indústria no Brasil.

Na AIR - Etapa 2, o foco foi específico para uma revisão do Programa iBR2020 de forma a atender a tarefa prevista no Programa Voo Simples.

O detalhamento das AIRs realizadas se encontra disponível na Nota Técnica 3 (5230440) do processo 00058.031232/2020-04.

##### 4.1 Identificação do problema regulatório, com causas, consequências e extensão



##### 4.2 Identificação dos atores afetados pelo problema regulatório

ANAC

Fabricantes nacionais de aeronaves leves

Proprietários nacionais de aeronaves leves

Pessoal da aviação civil (piloto, mecânico)

Instituições públicas de financiamento (BNDES, Ministério da Economia etc.)

Instituições privadas de financiamento (Bancos, investidores etc.)

##### 4.3 Definição dos objetivos que se pretende alcançar

Com o estudo do problema, foram definidos os principais objetivos a serem alcançados, utilizando a metodologia do pensamento focado em valor (*value-focused thinking - VFT*). Foi estabelecida uma rede de objetivos para o problema estudado, a partir do desdobramento dos objetivos estratégicos da ANAC.

Assim, foram identificados os seguintes objetivos na análise:

- Aumentar a concorrência na oferta de aeronaves seguras;
- Reduzir o custo de manutenção;
- Reduzir o custo para se obter a aprovação da ANAC (Certificado de Tipo ou Aprovação LSA);
- Aumentar a segmentação de aeronaves seguras (Certificado de Tipo ou Aprovação LSA);

- Aumentar a quantidade de empresas de projeto;
- Aumentar a quantidade de fabricantes de aeronaves leves.

#### 4.4 Mapeamento da experiência internacional no tratamento do problema regulatório sob análise

##### *Federal Aviation Administration - FAA*

Possui em desenvolvimento o projeto "MOSAIC - Modernization of Special Airworthiness Certification".

O objetivo principal do projeto é expandir de forma segura a aviação de "médio risco" alinhando o rigor da certificação com o risco do setor, expandindo-se a aplicabilidade do Certificado de Aeronavegabilidade Especial, sem requerer o atendimento aos requisitos de certificação de tipo segundo o Part 23 e 27.

O escopo do projeto inclui a definição de regras para:

- Integração das aeronaves não-tripuladas (UAS) ao National Airspace System-NAS;
- Operações de veículo de apoio espacial (nova categoria);
- Expansão da categoria LSA - Light Sport Aircraft, mantendo-se o atendimento às normas consensuais;
- Melhorar o alinhamento da categoria experimental com o tipo de operação. Certificado experimental apenas para operações envolvendo experimentos: Pesquisa/ desenvolvimento, demonstração de requisitos, pesquisa de mercado.

Cronograma Previsto

Proposta de regra: 2T22

Regra Final: 3T23

Resultados esperados:

- Diminuir os custos administrativos da FAA e dos requerentes por melhor adequar os requisitos de segurança ao riscos do setor.
- Pretende-se expandir as categorias de aeronaves sujeitas a um Certificado de Aeronavegabilidade Especial, segundo o RBAC 21, incluindo-se as aeronaves não-tripuladas (UAS) e os veículos de apoio espacial;
- Para a categoria experimental, pretende-se adicionar regras opcionais para aumento da segurança de modo a incentivar os construtores amadores a atender às boas práticas (ex: normas consensuais) de projeto, fabricação e teste, visando tratar as causas de acidentes fatais;
- Quanto à categoria LSA, são previstas diversas mudanças com base nos 15 anos de experiência em serviço da FAA que tem mostrado que a categoria é segura, sendo possível reavaliar algumas restrições atuais. Pretende-se substituir regras prescritivas por regras baseadas em desempenho, de forma a criar margens para projetos que aumentem a segurança, permitindo a inovação. Desta forma, estuda-se a possibilidade de se considerar na categoria:

1. Aviões até 4 assentos
2. Helicópteros, autogiros ou girocópteros, eVTOL
3. Propulsão elétrica, híbrida, hélice de velocidade constante, múltiplos rotores etc.

##### *European Aviation Safety Agency - EASA*

Possui em desenvolvimento o projeto "Part 21 Light".

O objetivo principal do projeto é simplificar o processo de certificação de tipo de acordo com as regras do Part 21 e CS-23 para as aeronaves leves usadas para fins esportivos e recreativos e para as organizações envolvidas em seu projeto e produção.

Princípios chaves do projeto:

- Reduzir o envolvimento da autoridade de aviação civil durante o processo de certificação de tipo, deixando-o proporcional ao risco;
- Escopo do projeto é limitado a produtos de baixo risco;
- Obrigações para aprovação de organização são proporcionais ao risco;
- Flexibilidade, permitindo diferentes níveis de exigências proporcionais ao propósito da operação.

Cronograma Previsto

Proposta de regra: 4T20

Regra Final: 4T22

Características da Proposta de regra

Criação de 2 tipos de processos de certificação: Declaratório e Certificação simplificada

Processo Declaratório

- Produtos com o menor risco, restritos a normas conhecidas e especificações técnicas aceitas pela EASA, não muito inovadores.
- Aviões com Peso Máximo de Decolagem (PMD) até 1.200kg, com capacidade até 2 assentos.
- Planadores ou motoplanadores com PMD até 1.200kg
- Balões ou dirigíveis com capacidade até 4 pessoas
- Fabricante emite declaração de atendimento às normas de certificação e produção, com supervisão da EASA e da autoridade local, respectivamente.
- Não há requisitos de organização de projeto. Fabricante tem total responsabilidade pelo projeto, não há envolvimento da EASA na verificação do projeto
- Aeronave elegível a Certificado de aeronavegabilidade restrito

Processo de Certificação Simplificada

- Produtos com risco limitado, restritos a especificações técnicas conhecidas pela EASA
- Possibilidade de inovações por meio do estabelecimento de condições especiais
- Aeronaves com motor a pistão e hélice de passo fixo
- Aviões com PMD até 2.000kg, com capacidade até 4 assentos
- Planadores ou motoplanadores, balões, girocópteros
- Dirigíveis com capacidade para mais de 4 pessoas
- Helicópteros até 1.200kg com capacidade até 4 assentos
- Organização de Projeto declara sua capacidade técnica. Há envolvimento da EASA na verificação do projeto, havendo supervisão da EASA ao longo do processo.
- Organização de Produção declara sua capacidade técnica. Autoridade local realiza supervisão sobre a produção.
- Aeronave elegível a Certificado de aeronavegabilidade padrão

#### 4.5 Identificação e ideação das opções de ação possíveis para o enfrentamento do problema regulatório

Identificou-se 9 alternativas para enfrentamento do problema encontrado, estando em parênteses a data estimada de publicação das regras:

1. Expansão do LSA (2023)
2. Simplificação da Certificação EASA (2023)
3. Antecipação da Expansão do LSA (Dezembro/2021)
4. Antecipação da Simplificação da Certificação EASA (Dezembro/2021)
5. Antecipação da Simplificação da Certificação no iBR2020 (Dezembro/2021)
6. Expansão do LSA somado a Simplificação da Certificação (2023)
7. Antecipação da Expansão do LSA somado a Simplificação da Certificação no iBR2020 (Dezembro/2021)
8. Status Quo (Julho/2021): não alterar o RBAC 21 e iBR2020 revisado
9. Programa Antecipação da Expansão do LSA somado a Expertise ANAC (Dezembro/2021)

#### 4.6 Identificação e análise dos impactos positivos e negativos de cada uma das opções de ação identificadas e comparação das vantagens e desvantagens das opções consideradas e seleção da opção julgada mais adequada para alcançar os objetivos pretendidos

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

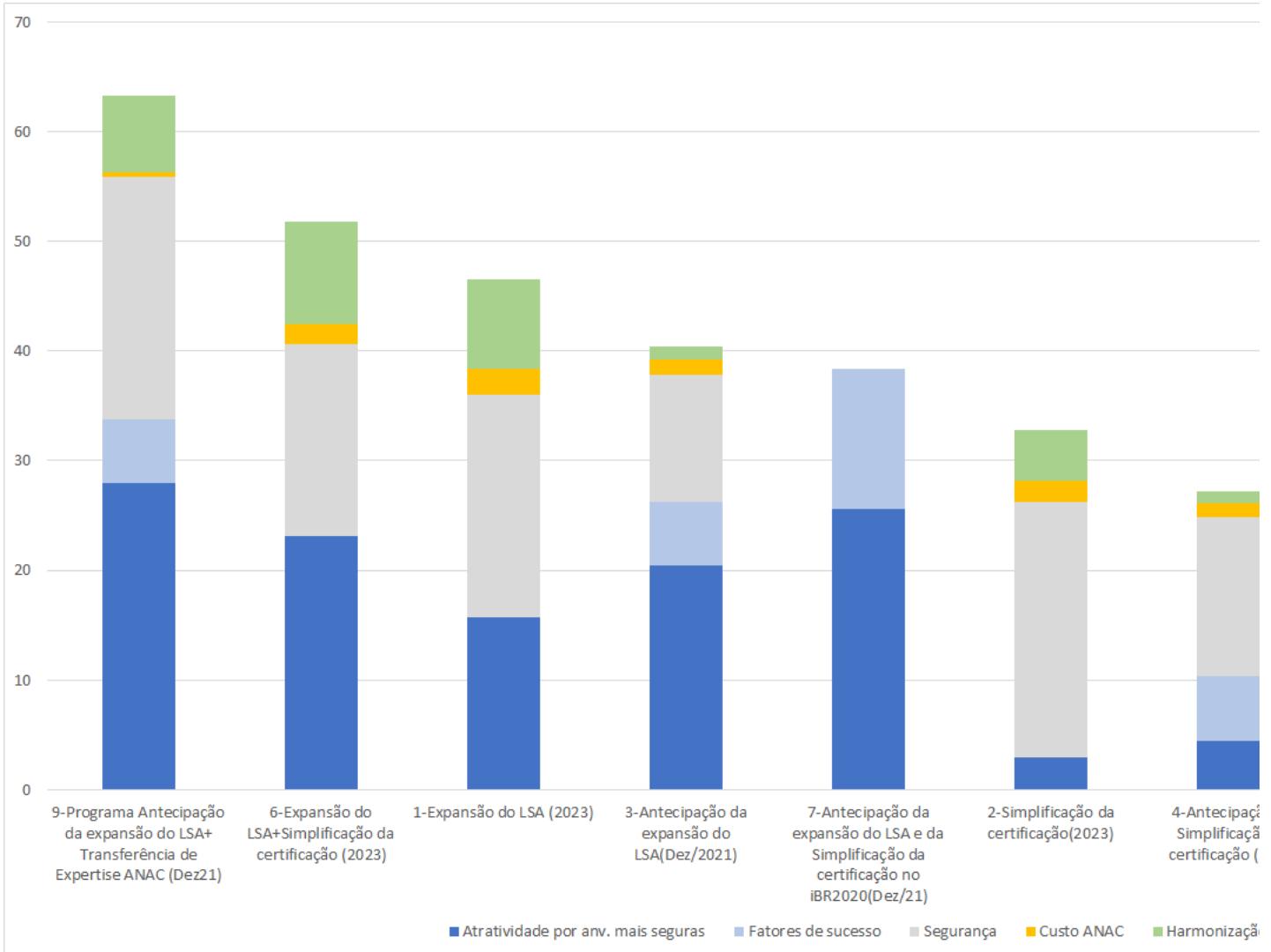
Foram determinados 8 critérios de avaliação, sendo eles:

- Custo de Certificação
- Custo de manutenção
- Recurso disponível
- Celeridade da regra
- Segurança do voo
- Assimetria
- Custo para a ANAC
- Harmonização Internacional.

#### Ponderação dos critérios

Ponderação dos Critérios	Segurança do voo	Recurso disponível	Custo de Certificação	Celeridade da Regra	Harmonização Internacional	Custo de Manutenção	Assimetria	Custo ANAC	Escala Atual
Segurança do voo	Nula	Muito Fraca	Muito Fraca	Moderada	Moderada-Forte	Forte	Forte-Muito Forte	Muito Forte	10
Recurso disponível		Nula	Nula	Moderada	Moderada-Forte	Forte	Forte-Muito Forte	Muito Forte	9
Custo de Certificação		Nula	Nula	Moderada	Moderada-Forte	Forte	Forte-Muito Forte	Muito Forte	9
Celeridade da Regra				Nula	Muito Fraca	Muito Fraca-Fraca	Fraca	Fraca-Moderada	5
Harmonização Internacional					Nula	Muito Fraca	Muito Fraca-Fraca	Fraca	4
Custo de Manutenção						Nula	Muito Fraca	Muito Fraca-Fraca	3
Assimetria							Nula	Muito Fraca	2
Custo ANAC								Nula	1

#### Resultado Final - AIR Etapa 1



A figura acima revela que a alternativa melhor pontuada pela análise multicritério é a **Alternativa 9-Programa Antecipação da expansão do LSA+ Transferência de Expertise ANAC (Dez21)**.

Propõe-se dividir a implementação da Alternativa 9 em 2 frentes:

**Programa Antecipação da expansão do LSA:** Assunto será tratado no Tema 1 da Agenda Regulatória 2021/2022, conforme [Portaria nº 3.829, de 23 de dezembro de 2020](#).

**Título do tema:** Avaliação de resultado regulatório da regra que estabeleceu requisitos de aeronavegabilidade para aeronaves leves esportivas e estudo para expansão do modelo – RBAC 21

**O que é o tema:** As regras de aeronavegabilidade que permitiram o desenvolvimento de aeronaves leves esportivas estão em vigor há alguns anos e visaram à elevação do nível de segurança e ao fortalecimento da indústria de aeronaves de pequeno porte. Pretende-se, por meio de avaliação de resultado regulatório (ARR), averiguar se seus objetivos foram alcançados. Além disso, pretende-se, juntamente com representantes do setor, avaliar oportunidades de melhoria e expansão do modelo.

**Prazo AIR:** 4T21

**Compartilhamento de conhecimento técnico da ANAC para os participantes:** Propõe-se a instauração de um novo programa de fomento para a certificação de tipo de aeronaves leves. Propõe-se que o programa seja destinado apenas a pessoas jurídicas brasileiras elegíveis a obter seu primeiro certificado de tipo de aeronave conforme o RBAC 21.

O detalhamento da 2º parte da Alternativa 9 foi realizado na AIR - Etapa 2 em conjunto com demais alternativas para revisão do Programa iBR2020.

## 5. ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO (AIR) - ETAPA 2

A partir do mapeamento do problema realizado na Etapa 1, desenvolveu-se uma segunda AIR com foco específico na revisão do Programa iBR2020 de forma a atender a tarefa prevista no Programa Voo Simples, instituído pela [Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020](#).

### 5.1 Definição dos objetivos que se pretende alcançar

Aumentar o comprometimento dos participantes com os objetivos do programa

Aumentar o conhecimento técnico em certificação de tipo

Garantir a segurança da aviação civil

Permitir a sustentabilidade econômica dos participantes

### 5.2 Identificação e ideação das opções de ação possíveis para o enfrentamento do problema regulatório

Foram identificadas 7 alternativas:

A) Encerrar o programa iBR2020.

B) Compartilhamento de conhecimento técnico em certificação de produto aeronáutico da ANAC para participantes de um programa de fomento

C) Alternativa B + Permitir venda de aeronave experimental em processo de certificação de tipo.

- Nesta alternativa são previstas as seguintes condições: venda de quantidade limitada de aeronaves experimentais, liberadas progressivamente à medida que o participante avança no processo de certificação. Para redução da assimetria de informação, o comprador será avisado dos riscos inerentes à aeronave experimental. O fabricante estabelecerá um sistema para avaliação operacional da frota.

D) Alternativa B + Permitir venda de qualquer tipo de aeronave experimental.

- Nesta alternativa são previstas as seguintes condições: venda de quantidade limitada de aeronaves experimentais, liberadas progressivamente à medida que o participante avança no processo de certificação. Para redução da assimetria de informação, o comprador será avisado dos riscos inerentes à aeronave experimental.

E) Permitir venda de aeronave experimental em processo de certificação de tipo.

- Nesta alternativa são previstas as seguintes condições: venda de quantidade limitada de aeronaves experimentais, liberadas progressivamente à medida que o participante avança no processo de certificação. Para redução da assimetria de informação, o comprador será avisado dos riscos inerentes à aeronave experimental.

F) Obter capacidade de investimento para concluir 100% da certificação de tipo por meio de financiamento público ou privado ou por investidor/sócio.

- Esta alternativa é apenas teórica, incluída apenas como uma referência na AIR.

G) Alternativa B + Permitir venda de aeronave experimental em processo de certificação de tipo após demonstrações mínimas à ANAC.

- Nesta alternativa são previstas as seguintes condições: venda de aeronave experimental apenas após demonstrações mínimas à ANAC durante o processo de certificação. Quantidade limitada de venda de aeronaves experimentais, liberada progressivamente à medida que o participante avança no processo de certificação. Para redução da assimetria de informação, o comprador será avisado dos riscos inerentes à aeronave experimental. O fabricante estabelecerá um sistema para avaliação operacional da frota.

### 5.3 Identificação e análise dos impactos positivos e negativos de cada uma das opções de ação identificadas e comparação das vantagens e desvantagens das opções consideradas e seleção da opção julgada mais adequada para alcançar os objetivos pretendidos

Para esta ETAPA 2, a AIR também foi realizada por meio da utilização de uma metodologia de análise multicritério, focada em valores, conhecida como **MACBETH** (*Measuring Attractiveness by a Categorical Based Evaluation Technique*).

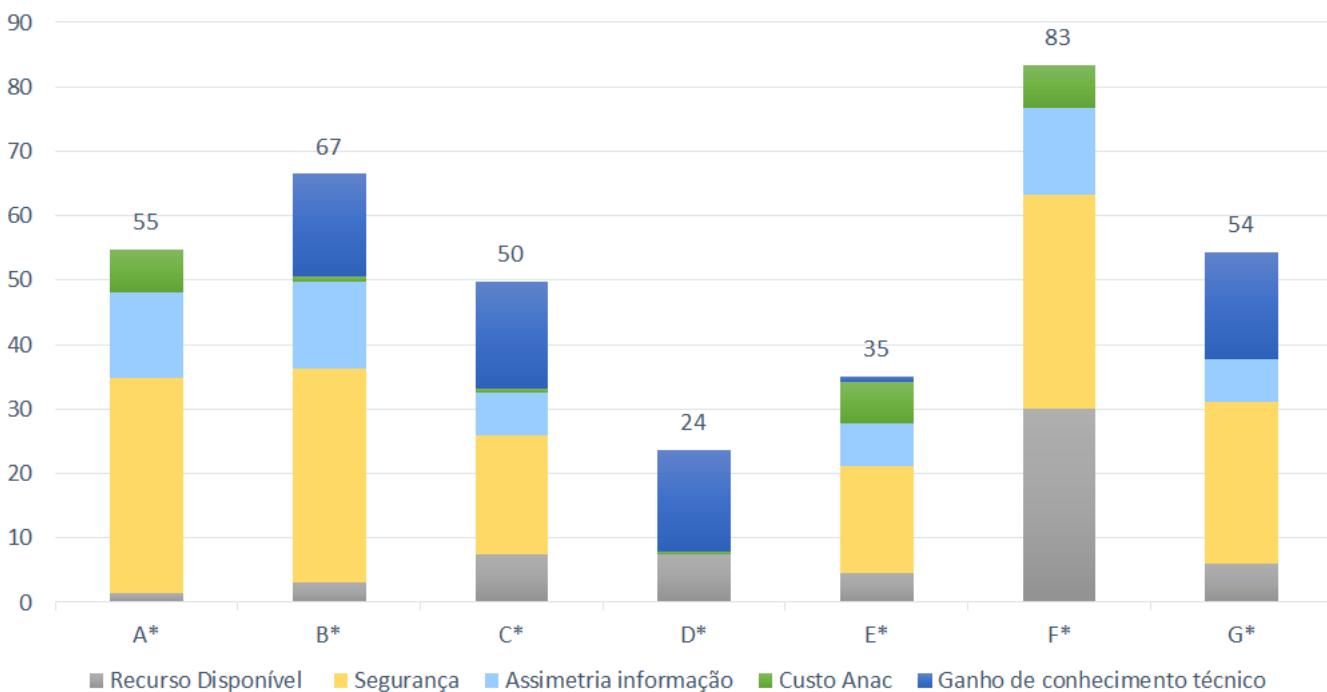
Foram determinados 5 critérios de avaliação, sendo eles:

- Ganhos de conhecimento técnico
- Recurso disponível para a certificação de tipo
- Segurança (Risco à bordo e Externalidade negativa)
- Assimetria de informação
- Custo para a ANAC

#### Ponderação dos critérios

- Segurança = 10
- Recurso disponível = 9
- Ganhos de conhecimento técnico = 5
- Assimetria de informação = 4
- Custo para a ANAC = 2

#### Resultado Final - AIR Etapa 2



Verifica-se que a Alternativa teórica F, que fornece 100% dos recursos necessários para certificação, é a mais pontuada visto que é a que melhor atende a maioria dos critérios, demonstrando a grande importância de se haver recursos disponíveis no processo de certificação cujos meios para sua obtenção não interfiram com os demais critérios envolvidos. Entende-se que este é o cenário existente em países desenvolvidos e o motivo principal de que em tais países, até o momento, não ter sido necessária a existência de um programa de fomento à certificação de tipo de aeronaves leves.

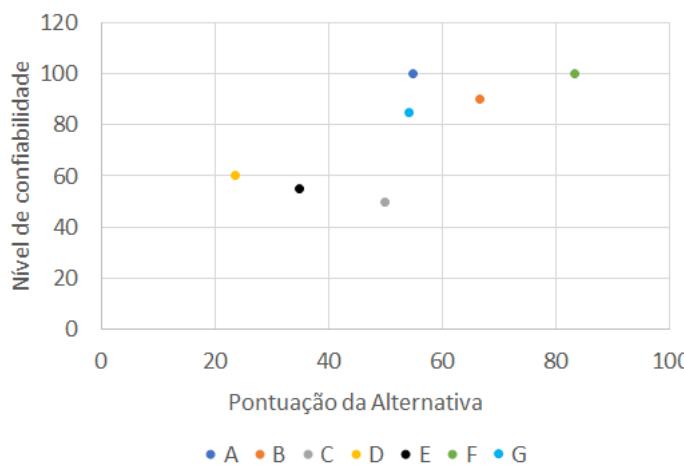
Importante destacar que F é considerada apenas teórica pois, durante a vigência do programa iBR2020, a ANAC juntamente com os participantes do programa e órgãos públicos de financiamento buscaram viabilizar meios para suprir a necessidade financeira do programa, não havendo até o momento opções que suportem todos os custos de um processo de certificação de tipo de aeronave leve.

Entretanto, reitera-se a necessidade na busca de organismos de financiamento da certificação de tipo às empresas que buscam tal aprovação. Resta claro neste AIR que o financiamento a custos não proibitivos é mais efetivo, entretanto, está fora da alcada da ANAC. Recentes tentativas da ANAC em liderar ações neste quesito junto a instituições de fomento, notadamente o BNDES, renderam alguns resultados positivos, visto que atualmente as aeronaves produzidas dentro do iBR2020 podem receber incentivos financeiros para a comercialização por meio do FINAME. Entretanto, a disponibilidade de capital para investimento na empresa que busca um processo de certificação e, portanto, ainda não tem um produto disponível não é realidade no Brasil, conforme apresentado pelas empresas participantes do programa.

#### Análise de confiabilidade

As premissas consideradas na análise possuem considerável grau de incerteza, como por exemplo, probabilidade de obtenção de financiamento/investidores para os participantes do programa, risco de haver necessidade de se realizar *retrofit* nas aeronaves experimentais vendidas, probabilidade do participante dar prioridade à venda de aeronaves experimentais em detrimento ao processo de certificação de tipo (desvio de foco) etc.

Assim, de forma a melhor subsidiar a tomada de decisão, apresenta-se abaixo gráfico com as considerações das incertezas envolvidas na análise. Não foi considerada a incerteza referente à obtenção de financiamento/investidores pois excede as competências desta Agência.



Na região superior do gráfico encontram-se as alternativas onde se há mais certeza dos resultados esperados na análise. As alternativas A (encerrar programa) e a teórica F (capacidade de financiamento de 100% da certificação) são as que mais se tem certeza do resultado esperado. Em seguida, surge a alternativa B (compartilhamento de conhecimento da ANAC) e mais abaixo a alternativa G (B + vendas de aeronaves em certificação após demonstrações mínimas).

Considerou-se que a **ALTERNATIVA G** pode ser a mais promissora para a continuidade do programa pois esta, além de conter o compartilhamento de conhecimento técnico em certificação da ANAC também considera a venda de aeronaves experimentais que estejam em processo de certificação, após demonstrações mínimas à ANAC.

Para maiores informações sobre a alternativa escolhida, consultar a proposta do programa iBR+ disponível na página de Consulta Pública.

## 6. CONSULTA PÚBLICA

### 6.1. Convite

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Consulta Pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com respectivas argumentações.

As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Consulta Pública serão analisados pela ANAC. Caso necessário, dada a relevância dos comentários recebidos e necessidade de alteração substancial do texto inicialmente proposto, poderá ser instaurada nova Consulta Pública.

### 6.2. Período para recebimento de comentários

Os comentários referentes a esta Consulta Pública devem ser enviados no **prazo de 45 dias corridos** da publicação do Aviso de Convocação no DOU.

### 6.3. Contato

Para informações adicionais a respeito desta Consulta Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR

Gerência Técnica de Normas e Inovação – GTNI

Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil

e-mail: [normas.aeronaves@anac.gov.br](mailto:normas.aeronaves@anac.gov.br)



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin**, Gerente Técnico de Normas e Inovação, em 11/03/2021, às 15:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5423672** e o código CRC **308C252A**.