

SEGMENTO: MANUTENÇÃO DE AERONAVES

Coordenador: Elson Dias Sterque Júnior

Relator: Jésus Antonio Martins Gomes

PROBLEMAS APRESENTADOS:

- 01- Não fornecimento ou dificuldade de compra de manuais de manutenção de componentes fabricados no exterior, criando reserva de mercado para esses fabricantes, inviabilizando a manutenção, reparo ou inspeção desses componentes no Brasil em aeronaves de matrícula brasileira, causando sérios prejuízos para as atividades de manutenção aeronáutica no país. Essa situação está afetando a segurança de voo, uma vez que está favorecendo a informalidade;
- 02- Falta de padronização entre Gerências Técnicas de Aeronavegabilidade e entre Servidores da ANAC na aplicação da legislação (requisitos) em inspeções e auditorias, com excesso de poder discricionário e falta de isonomia nas decisões, gerando insegurança jurídica. Como exemplo, aconteceu em certa ocasião que um INSPAC Aeronavegabilidade da Gerência Técnica de São Paulo cobrou requisito de certificação de aeronave recentemente aprovada pela GGCP;
- 03- Empresas importando com benefício do ATO COTEPE sem que o item importado faça parte do escopo da lista de capacidades da organização de manutenção de aeronaves. Essa prática impacta diretamente na capacidade das organizações de manutenção em investir em novos equipamentos, ferramentas, treinamentos e infraestrutura, limitando a geração de novos postos de trabalho;
- 04- Falta de apoio e de incentivo à criação de organizações de manutenção aeronáutica em regiões remotas do Brasil, visando o incremento da aviação geral e regional;
- 05- Demora na publicação do novo RBAC 91, que traz uma série de inovações que impactam positivamente nas atividades de manutenção de aeronaves, tais como partição de aeronaves, flexibilização de programas de manutenção de motores turboélice, etc.;
- 06- Falta de validação automática de STC estrangeiro, cujos países, o Brasil tenha acordos bilaterais;
- 07- Elevada alíquota de Imposto de Renda sobre serviços de manutenção (mão de obra) de componentes e aeronaves no exterior, não havendo empresa certificada no Brasil, gerando custos excessivos de manutenção para empresas de transporte aéreo (RBAC 121). Foi citado na Sala o caso de uma empresa aérea brasileira (RBAC 121) que somente tem a opção de mandar o componente para o exterior, com custos excessivos gerados pela incidência do IR sobre a mão de obra;

- 08- Falta política adequada no tratamento de liberação de importação de partes ou peças em AOG, pool de peças no exterior, exchange e outros;
- 09- Falta de suporte e de apoio de infraestrutura aeroportuária para as atividades das organizações de manutenção aeronáutica, bem como há insegurança jurídica, principalmente, diante dos novos operadores aeroportuários (aeroportos concedidos), para os quais não há regras de ocupação de áreas essenciais ao funcionamento dos aeroportos;
- 10- Não aceitação do SEGVOO 003 pela FAA para peças ou componentes revisados por organização de manutenção certificada pela ANAC, havendo falta de reciprocidade (não cumprimento de acordo bilateral). Foi citado na Sala o caso de uma aeronave que fez revisão dos motores por organização certificada pela ANAC, com emissão de SEGVOO 003, que não foi aceito pela FAA;
- 11- Falta familiarização dos fiscais das Receitas Federal e Estadual com a cultura aeronáutica relativa a materiais, partes, peças, ferramentas comuns, ferramentas especiais e equipamentos empregados na manutenção de aeronaves, dificultando e/ou atrasando importações e exportações de produtos aeronáuticos;
- 12- Dificuldades enfrentadas para efetuar manutenção no Brasil, em determinadas situações, sem que haja flexibilização da ANAC para que a engenharia da manutenção da empresa/organização de manutenção faça a devida análise e aprove manutenção alternativa que permita a aeronavegabilidade continuada da aeronave;
- 13- Redundância de requisitos, com diferentes interpretações nos RBAC/RBHA, associados aos outros documentos regulatórios como as IS, IAC, etc., gerando confusão e insegurança das empresas/organizações de manutenção. Foi citado como exemplo o caso da interpretação da propriedade intelectual de manuais.

PROPOSTAS OU SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS APRESENTADOS:

- 01- Considerando que a ANAC é responsável pela certificação de uma aeronave no Brasil e que o fabricante deve garantir a aeronavegabilidade continuada do seu produto através das publicações técnicas, a ANAC deve exigir desses fabricantes de aeronaves o fornecimento (comercialização viável) de todos os manuais necessários à garantia da aeronavegabilidade continuada para os operadores e mantenedores (empresas/organizações de manutenção), sob pena de restringir a certificação continuada do produto;
- 02- Criar processo para garantir a isonomia das Gerências Técnicas e dos Servidores da ANAC na exigência de cumprimento de requisito, concedendo discricionariedade (arbitragem) para o Gerente decidir sobre questões polêmicas levantadas pelo seu Servidor subordinado, eliminando interpretações subjetivas e conflitantes. Foi citado como exemplo o FAA;
- 03- A ANAC precisa alertar as Receitas Estaduais sobre este fato, a fim de que as Receitas Estaduais possam cobrar o ICMS devido (sem redução de alíquota) das empresas importadoras, além de aplicar as sanções previstas em lei;
- 04- É fundamental que a ANAC crie mecanismos para flexibilizar a legislação, de forma a possibilitar a implantação de organizações de manutenção aeronáutica de pequeno porte (como sugestão: um total de até 10 funcionários), em locais remotos (como sugestão: num raio de até 200 km), para atender a aviação geral e de transporte regional.
A simplificação é necessária pela absoluta impossibilidade dessas organizações em arcar com os custos decorrentes do cumprimento da legislação atual;
- 05- Aprovar a revisão final do RBAC 91;
- 06- Fazer a aceitação automática do STC de autoridade aeronáutica estrangeira que tenha acordo bilateral com o Brasil;
- 07- Aplicar a ideia do ATO COTEPE (redução de alíquota) para a incidência do imposto de renda (como sugestão: alíquota de 4%) sobre serviços, que não tenham organização certificada pela ANAC no território nacional;
- 08- A ANAC precisa exercer influência junto à Receita Federal/ Receitas Estaduais para a aplicação de uma política adequada às necessidades das empresas/organizações, fomentando a sustentabilidade do negócio aéreo no Brasil. Como exemplo priorizar liberação de itens AOG (finais de semana/feriados) em situações que inviabilizem o recolhimento oportuno de impostos antes da liberação aduaneira;

- 09- Nas concessões de aeroportos, a ANAC deve fazer com que esses concessionários priorizem a atividade fim, ou seja, todas as atividades de suporte de operação aérea devem ter prioridade nas áreas dos aeroportos;
- 10- Em que caso de não aceitação de SEGVOO 003, a ANAC deve fazer gestão junto à FAA para o cumprimento do acordo bilateral Brasil-Estados Unidos, a fim de que haja reciprocidade e as organizações de manutenção certificadas pela ANAC não sejam prejudicadas no seu direito. Importante que a ANAC informe um canal interno para que a organização de manutenção encaminhe seu pleito;
- 11- A ANAC precisa interagir com as Receitas Federal e Estadual, a fim de que os Servidores desses Órgãos sejam inseridos na cultura aeronáutica relativa às necessidades de importação de partes, peças, materiais, ferramentas e equipamentos aeronáuticos;
- 12- A ANAC deve flexibilizar para que nas situações de manutenção de aeronaves, incluindo seus componentes e partes, a empresa/organização de manutenção tenha autonomia através de sua engenharia, considerando as prerrogativas técnicas definidas por sua entidade de classe, para avaliar e aprovar manutenções alternativas que garantam a aeronavegabilidade do produto aeronáutico. Percebe-se uma perda de capacidade técnica dos Servidores da ANAC na avaliação dessas situações, sob o pretexto da segurança operacional, engessando a regulamentação e inviabilizando a operação dessas aeronaves, impactando a competitividade do Brasil;
- 13- Revisão e harmonização das legislações, obedecendo à hierarquia das leis, a fim de acabar com redundâncias e conflitos. Como exemplo pode-se citar a interpretação entre os requisitos da Seção 145.109, do RBAC 145 e da Seção 145.109, da IS 145 (propriedade intelectual).