



VOTO

PROCESSO: 00058.022612/2013-11

INTERESSADO: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, estabelece a competência da Agência para adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento e fomento da aviação civil. Por sua vez, o art. 24, inciso VIII, do Anexo do Decreto nº 5.731/2006 estabelece que compete, de forma indelegável, à Diretoria Colegiada da ANAC o exercício do poder normativo da Agência. Nesse sentido, o Projeto Prioritário Regulação de Aerodesportos, instituído pela Portaria nº 445/2017, de patrocínio desta Diretoria, submeteu ao Colegiado a presente proposta de realização de audiência pública para revisão do modelo regulatório dos aerodesportos no Brasil.

1.2. A proposta apresenta ajustes ao modelo de atuação da ANAC no setor, com vistas a permitir uma evolução positiva das normas, de maneira alinhada às práticas internacionais e adequada ao cenário aerodesportivo nacional. O Projeto tem como objetivos principais:

- a) a definição do limite de atuação da Agência;
- b) a consolidação e modernização da regulamentação e dos processos administrativos relativos aos aerodesportos; e
- c) a difusão de informação sobre essa regulação ao público-alvo, aumentando a segurança operacional e fomentando o desenvolvimento das atividades.

1.3. A transparência e a participação social foram imprescindíveis para o Projeto que contou com a participação da comunidade regulada em diversos momentos, desde o início das discussões. Nessa linha, uma versão preliminar da presente proposta foi disponibilizada aos regulados, para discussão em Reunião Participativa no mês de julho de 2017. Vale destacar ainda, a participação ativa do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA e da Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP.

1.4. O Projeto seguiu as diretrizes estabelecidas por este Colegiado (SEI 0173083), de acordo com os seguintes princípios norteadores: foco na proteção de terceiros e do sistema de aviação civil, economicidade e proporcionalidade da estrutura regulamentar e respeito ao arcabouço legal vigente.

1.5. Nesse sentido, foi traçada uma divisão fundamental para o novo modelo regulatório: atividades puramente desportivas e com baixo impacto ao sistema de aviação civil que serão tratadas no novo Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 103, e as atividades com maior integração ao sistema, que serão tratadas no âmbito do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 91 e demais regulamentações afetas à aviação geral.

1.6. Percebe-se que a regulação atualmente vigente para as práticas aerodesportivas onera a comunidade praticante e a Agência de maneira desproporcional, sem agregar valor significativo à segurança operacional. Assim, entende-se que as atividades de caráter eminentemente desportivo devem estar sujeitas a uma segregação operacional mais incisiva, com regras claras, simples e

realizadas em espaços aéreos específicos, de modo a minimizar eventuais riscos ao sistema de aviação civil em geral. Tal linha de ação é consubstanciada na divisão fundamental supramencionada, e segue parâmetros internacionais para o tratamento dessas atividades, em especial a adotada pela autoridade americana de aviação civil, *Federal Aviation Administration* – FAA.

1.7. Assim, será escopo da regulação do novo RBAC 103 o voo livre, a operação de veículos ultraleves menores, com propósito puramente desportivo (até 200kg, se motorizados) e, opcionalmente, os balões livres tripulados. As demais modalidades, excluídas do RBAC 103, como paraquedismo, acrobacia aérea, e operações de aeronaves leves esportivas, serão tratadas no âmbito da aviação geral, nos seguintes regulamentos: RBHA 91, RBACs 21, 31, 43, 61, 105, e 141.

1.8. As modificações normativas estão devidamente registradas no processo e serão disponibilizadas em material de apoio (SEI 1334570) durante a Audiência Pública, de modo a facilitar o entendimento do novo modelo pela sociedade. Dentre as principais modificações, destacam-se as seguintes:

- a) veículos não-propulsados serão incluídos no novo RBAC 103, inovando em relação ao atual RBHA 103A, e preenchendo essa lacuna regulamentar. O peso limite que separa as modalidades foi recalculado, de maneira a condizer com a realidade atual - 80kg para não-motorizados ou 200kg para motorizados. Requisitos abordados em outros regulamentos da aviação geral serão suprimidos no RBAC, limitando-o, dessa forma, a regras efetivamente desportivas;
- b) aerodesportistas, que atualmente não dispõem de qualquer habilitação, deverão comprovar capacidade técnica mínima sobre regras operacionais e de tráfego aéreo. A comprovação se dará por meio de um atestado de capacidade, que poderá ser obtido junto a associações credenciadas. Tais atestados não se confundem com habilitações, e têm como intuito garantir que os desportistas compreendem as regras a que estão sujeitos. Suas operações permanecem restritas a espaços aéreos específicos, ao tempo que serão implantadas melhorias processuais para a definição das áreas e a emissão de autorizações de operação por parte da ANAC e do DECEA;
- c) para as operações de balões, é dispensada a licença de piloto no âmbito das restrições do RBAC 103, sendo tal exigência limitada à operação segundo o RBHA 91. No caso de operações sob o RBAC 103, será exigido apenas o cadastro do desportista e do equipamento nos moldes do regulamento proposto. Ademais, passa a existir a possibilidade de operação comercial como SAE, o que demanda certificação segundo o RBAC 21 e habilitação nos moldes do RBAC 61;
- d) a operação de ultraleves motorizados até 200kg/100 nós deixa de exigir licença de piloto (Certificado de Piloto Desportivo – CPD, Certificado de Piloto de Recreio – CPR ou Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva – CPL) e passa a exigir apenas o cadastro de desportista mediante obtenção de atestado de capacidade técnica, que pode ser fornecido por associações credenciadas. A figura do sítio de voo deixa de existir, não havendo a necessidade de definição de infraestrutura específica para operação, podendo esta ocorrer dentro das áreas autorizadas e em respeito às regras operacionais;
- e) para o voo a vela, de maneira geral, deixa de ser exigida a licença de piloto para operação de planadores até 80kg no âmbito do RBAC 103. A idade mínima para concessão da licença para operações segundo o RBHA 91 deixa de ser 18 anos, passando a ser 16 anos, seguindo padrões internacionais. Assim como no balonismo, passa a existir a possibilidade de operação comercial na forma de SAE;
- f) no tocante à acrobacia aérea, deixa de existir necessidade de aeronave certificada para aerodemonstração. Os shows aéreos passam a ser regidos pela futura IS 91-1001, em substituição à IAC 91-1001, que moderniza o processo de autorização de operações;
- g) para a operação de aeronaves desportivas com Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE acima de 200kg/100 nós, passa a ser exigido Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA, em substituição ao certificado atual de piloto (CPD, CPR

ou CPL). Para tal certificado, deixa de existir a necessidade de curso teórico aprovado pela ANAC. A operação passa a ocorrer apenas em aeródromos cadastrados, e não mais em sítios de voo; e

h) pilotos de aeronaves leves esportivas passam a ter de portar Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA, em substituição ao certificado atual de piloto (CPL), e também são beneficiados com a simplificação do processo de formação.

1.9. Em suma, a remodelagem regulatória trará diversas melhorias ao sistema, entre elas: clareza no posicionamento institucional, ampla divulgação de informação à comunidade praticante, mecanismos de facilitação da instrução, aumento dos prazos de validade de habilitações, simplificação da operação regida pelo RBAC 103, bem como desburocratização, fomento ao desenvolvimento das práticas puramente desportivas e viabilização da operação comercial (SAE) com Certificado de Aeronavegabilidade – CA padrão. Como anteriormente ressaltado, o Projeto envolve ainda o desenvolvimento de portal dedicado aos aerodesportos, no site da Agência, e de sistema para cadastro de desportistas e dos equipamentos previstos no RBAC 103, além do estabelecimento de uma sistemática de credenciamento de associações.

1.10. Por fim, em razão das alterações dos atos normativos em questão afetarem direitos de agentes econômicos, e nos termos do art. 27 da Lei nº 11.182/2005 e da Instrução Normativa ANAC nº 18/2009, a proposta deverá ser submetida a audiência pública, com vistas a ampliar a discussão da proposta e subsidiar o processo decisório da Agência.

2. CONCLUSÃO

2.11. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de audiência pública, por 30 dias, para o novo modelo regulatório aerodesportivo, englobando a publicação do novo RBAC 103 e emendas à Resolução nº 377/2016, ao RBHA 91, e aos RBACs 01, 61, 141 e 183.

2.12. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 13/12/2017, às 12:23, 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://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1323258** e o código CRC **88941AB4**.

SEI nº 1323258