



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

PROPOSTA DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL – RBAC Nº 21 – “CERTIFICAÇÃO DE PRODUTO AERONÁUTICO” E REVOGAÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA Nº 38 – RBHA 38, COM TÍTULO “PROCEDIMENTOS PARA FABRICAÇÃO DE CONJUNTOS PARA MONTAGEM DE AERONAVES EXPERIMENTAIS”.

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1 A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor nova redação para os parágrafos 21.191(g) e 21.191(i) do RBAC 21; pequenas alterações nas seções 21.181 e 21.182 do mesmo regulamento; revogação do RBHA 38, que define critérios para emissão do Certificado de Autorização para Fabricação de Conjuntos – CAFC; cronograma para emissão e vigência de CAFC; e o recadastramento de ultraleves,.

1.2 Em linhas gerais, a proposta de alteração dos parágrafos 21.191(g) e 21.191(i)(1) do RBAC 21 deverá tratar da emissão, sob certas condições, de certificados de autorização de voo experimental para operação de Aeronave Leve Esportiva ou aeronave atualmente enquadrada na definição de Veículo Ultraleve, propondo, conseqüentemente, a revogação do RBHA 38, que trata dos procedimentos para fabricação de conjuntos para montagem de aeronaves experimentais.

1.3 Para as aeronaves construídas a partir de conjuntos, a Tabela 1 “Cronograma para emissão de CAFC” define os critérios para emissão de novos CAFC e a sua validade (item 2.1.6 desta Justificativa).

1.4 Veículos ultraleves autopropulsados que não satisfaçam ao critério da porção maior, os quais deixarão de ser elegíveis a Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE com o propósito de construção amadora, terão um período de transição para se adaptarem à nova regulamentação. Este período é de 3 (três) anos contados a partir da publicação da Resolução aprovando a Emenda 01 ao RBAC 21 para que essas aeronaves recebam CAVE segundo o parágrafo 21.191(g) do RBAC 21 ou, caso as aeronaves se enquadrem na definição de Aeronave Leve Esportiva conforme o RBAC 01, de 5 (cinco) anos para receberem CAVE segundo o subparágrafo 21.191(i)(1) do RBAC 21.

1.5 Devido à referida proposta ter o objetivo de recolher subsídios e informações dos agentes econômicos do setor de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, consumidores e demais interessados da sociedade, de forma a identificar e aprimorar os aspectos relevantes à matéria sob análise, conforme art. 7º da Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, é necessária sua submissão ao processo de audiência pública.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Fatos

2.1.1 No dia 17 de março de 2010, por meio da Resolução nº 143, a ANAC aprovou o RBAC 21, emenda 00, o qual introduziu os requisitos de certificação de aeronavegabilidade para a Aeronave Leve Esportiva (seções 21.190 e 21.191, principalmente). A definição formal de Aeronave Leve Esportiva (*Light-Sport Aircraft* – LSA) foi inserida pela Emenda 01 ao RBAC 01, aprovada pela Resolução ANAC nº 184, de 1º de março de 2011.

2.1.2 Em abril de 2009, um Grupo de Trabalho – GT foi formado para discutir melhorias na regulamentação relativa às Aeronaves Leves Esportivas e os RBHAs 37 e 38. O RBHA 37 trata de procedimentos para a construção de aeronaves por amadores e o RBHA 38 estabelece os procedimentos para fabricação de conjuntos destinados à montagem de aeronaves experimentais, além de estabelecer a obrigatoriedade de o fabricante desses conjuntos receber um CAFC.

2.1.3 Esse GT teve participação de associações e fabricantes de conjuntos para construção amadora de aeronaves. Durante as discussões do GT, foi estabelecido que:

- a) A atividade deveria ser essencialmente pouco regulamentada;
- b) Existem vários propósitos para emissão de CAVE. A operação de aeronave de construção amadora é apenas um destes propósitos. Portanto, não é adequada a generalização do uso do termo “aeronave experimental”, quando referido especificamente à construção amadora;
- c) Não havendo nesta atividade nenhuma previsão de emissão de certificação de tipo, não caberia à autoridade de aviação civil a emissão de algum tipo de certificado de produção;
- d) A preocupação na avaliação de conjuntos para montagem de aeronaves de construção amadora deve estar focada fundamentalmente na elegibilidade do conjunto em atender ao critério da porção maior (mais de 50% do trabalho realizado pelo construtor amador); e
- e) Deveriam ser levadas em consideração as reais dificuldades dos atuais fabricantes e usuários de conjuntos para montagem de aeronaves com a mudança de regulamentos e procedimentos que os afetam.

2.1.4 Assim, em função do exposto no item 2.1.3 (a), está sendo proposta a revogação do RBHA 38 e que as informações apropriadas sejam realocadas em outros tipos de documentos (Instrução Suplementar, Resolução e Manual de Procedimentos).

2.1.5 Ainda, em razão do exposto nos itens 2.1.3(b), (c) e (d), está sendo proposta a remoção da figura do CAFC como um tipo de certificação da ANAC para a produção de conjuntos para montagem de aeronaves experimentais.

2.1.6 E, finalmente, em função do exposto no item 2.1.3(e), está sendo proposta uma transição para a emissão e vigência do CAFC, segundo a tabela a seguir:

Tabela 1. Cronograma para emissão de CAFC.

Status	Procedimento
Já emitidos até [data de publicação desta Resolução]	Mantidos até sua data de validade ou [data de publicação desta Resolução + 5 anos], o que ocorrer primeiro.
Requerimentos recebidos até [data de publicação desta Resolução]	Emite-se CAFC segundo os critérios apropriados com validade até [data de publicação desta Resolução + 5

	anos].
Requerimentos recebidos após [data de publicação desta Resolução]	Não serão emitidos

NOTA: Os conjuntos para montagem de aeronave pelo construtor amador poderão ser avaliados pela ANAC quanto a sua elegibilidade pelo critério da porção maior, os quais serão listados no sítio eletrônico da ANAC.

2.2 Regras de transição de ultraleves e aeronaves leves esportivas

2.2.1 Propõe-se, no parágrafo 21.191(g) do RBAC 21, a substituição da expressão “aeronave construída por amador” pela expressão “aeronave de construção amadora”. Justifica-se esta mudança pelo fato de que a pessoa que constrói este tipo de aeronave não necessariamente é um construtor amador, mas a construção da aeronave tem características de construção amadora, isto é, não constitui fabricação em série e não possui controle de qualidade da produção. A expressão “aeronave construída por amador” é utilizada também nas seções 21.181 e 21.182 do RBAC 21. Assim, em decorrência da alteração desta expressão na seção 21.191, propõe-se alterar a mesma expressão nas demais seções para que haja consistência de termos ao longo do regulamento.

2.2.2 Propõe-se uma regra de transição para ultraleves no parágrafo 21.191(g)(2), que se refere à emissão de CAVE para aeronaves de construção amadora. Durante 3 anos contados a partir da publicação da Resolução aprovando a Emenda 01 ao RBAC 21, a ANAC emitirá CAVE com propósito de construção amadora para novos ultraleves, mesmo que eles não sejam caracterizados como de construção amadora, isto é, não atendam ao critério da porção maior.

2.2.3 Propõe-se uma regra de transição para aeronaves leves esportivas no parágrafo 21.191(i)(1), que hoje consta como “reservado”. Durante 5 anos contados a partir da publicação da Resolução aprovando a Emenda 01 ao RBAC 21, a ANAC emitirá CAVE com propósito de operação de aeronave leve esportiva para as aeronaves que se enquadram na definição de aeronave leve esportiva segundo o RBAC 01, mesmo que elas não atendam ao disposto na seção 21.190 do RBAC 21.

2.2.4 Sugere-se, também, a remoção do trecho “a partir de 31 de dezembro de 2010” do parágrafo 21.191(i), trecho este que se tornou desnecessário visto que esta é uma data passada e a Emenda 01 ao RBAC 21 não foi publicada antes da referida data. Assim, a regra de transição de emissão de CAVE para Aeronaves Leves Esportivas a ser inserida nesse parágrafo se aplicará a partir da publicação da referida emenda ao RBAC 21.

2.2.5 Propõe-se a inclusão do trecho “cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data]” nas duas regras de transição para evitar multiplicidade de interpretações. Além disso, deseja-se que as regras de transição sejam aplicáveis às aeronaves que sejam concluídas até o prazo concedido e não se apliquem àquelas cuja construção seja somente iniciada até aquele prazo. Para confirmar que a construção da aeronave foi realmente concluída até o prazo estipulado, é necessário que o requerente apresente à ANAC uma evidência deste fato. Essas são as razões pelas quais se sugere a inclusão da expressão “cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data]” na redação das regras de transição para ultraleves e aeronaves leves esportivas.

2.2.6 Sugere-se também a inclusão da condição “desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil” nas regras de transição para ultraleves e para aeronaves leves esportivas, dado que estas regras se destinam à adaptação de fabricantes brasileiros dessas aeronaves à

nova regulamentação sob edição pela ANAC. A importação de aeronaves leves esportivas é tratada pelo RBAC 21 na seção 21.190 (Emissão de certificado de aeronavegabilidade especial para aeronaves categoria leve esportiva), parágrafo (d) Aeronave leve esportiva fabricada fora do Brasil, e na seção 21.191 (Certificados de autorização de voo experimental), parágrafo (i)(2).

2.3 **Recadastramento de ultraleves**

2.3.1 Foi elaborada, ainda, uma proposta de recadastramento, junto à ANAC, de todas as aeronaves ultraleves. Estas aeronaves têm recebido, até o presente momento, a marca de nacionalidade PU e têm o seu Certificado de Autorização de Voo Experimental emitido conforme o parágrafo 21.191(g) do RBAC 21, isto é, com o propósito de construção amadora. Com a implantação da categoria de aeronaves leves esportivas no Brasil, as aeronaves que se enquadram na definição correspondente que consta da Emenda 01 ao RBAC 01 terão o seu CAVE emitido segundo o parágrafo 21.191(i). Os ultraleves que não se enquadram na definição de aeronave leve esportiva segundo a Emenda 01 ao RBAC 01 também deverão se recadastrar, porém receberão o CAVE ainda com o propósito de construção amadora, mas com alteração do tipo ICAO de ULAC para ZZZZ. Além da mudança nos certificados, o recadastramento será útil para atualizar o banco de dados de aeronaves da ANAC, de modo a distinguir as aeronaves em condições aeronavegáveis das demais.

2.3.2 De acordo com o subparágrafo 21.181(a)(4) do RBAC 21, os Certificados de Autorização de Voo Experimental para os propósitos de operação de aeronave construída por amador e de operação de aeronave leve esportiva, dentre outros, possuem validade “ilimitada, a menos que a ANAC estabeleça um período específico por motivo justificável”. O parágrafo 21.181(a) estabelece que esta duração é válida a menos que o certificado seja “devolvido por seu detentor, suspenso, cassado ou que um prazo de validade tenha sido estabelecido pela ANAC”. Propõe-se que haja um prazo para o recadastramento, a ser determinado em ato administrativo da ANAC, para que seja protocolada, pelo requerente, a solicitação de recadastramento da aeronave.

2.3.3 Para evitar uma possível sobrecarga nos diversos setores e gerências da ANAC responsáveis pelo processamento e emissão de certificados, sugere-se realizar uma escala para este recadastramento, a ser divulgada oportunamente.

2.4 **Considerações Finais**

2.4.1 Devido ao estudo conduzido pelo Grupo de Trabalho, foi preparada uma proposta de Instrução Suplementar – IS, em substituição ao atual RBHA 37 (que também será submetido à Audiência Pública) que versa sobre aeronaves construídas por amadores. Para este segmento da aviação, o grupo de trabalho propôs a adoção de procedimentos similares aos utilizados pela FAA.

2.4.2 Não há, no RBAC 21, requisito que permita enquadrar os veículos ultraleves para fins de emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental, como ocorria no regulamento predecessor (RBHA 21), em seu parágrafo 21.192(a)(1). Portanto, é necessário que se considere a possibilidade de acomodar, por meio de instrumento regulatório apropriado, os atuais ultraleves autopropulsados, o que se propõe constar na nova redação do parágrafo 21.191(g) do RBAC 21.

2.4.3 O atual parágrafo 21.191(i)(1) do RBAC 21 está marcado como “reservado”. Em contrapartida, o 14 CFR 21.191(i)(1), da FAA, é exatamente o parágrafo que estabeleceu uma regra de transição pela qual os chamados *fat ultralights* e *ultralight-like trainers* receberam, por um período de tempo limitado, certificados de autorização de voo experimental como E-LSA (*Experimental Light-Sport Aircraft*). Apenas a título de ilustração, os *fat ultralights* e *ultralight-like trainers* eram os

ultraleves norte-americanos que não cumpriam estritamente com a definição da seção 103.1 do 14 CFR Part 103, e para os quais a FAA emitia isenções de forma recorrente, quase sistemática.

2.4.4 Ademais, vale notar que esta proposta de emenda ao RBAC 21, ao mencionar o termo “ultraleve” (cuja definição deverá ser revogada do RBAC 01, com Audiência Pública encerrada em 1º de abril de 2011, e cujas regras de operação estão estabelecidas no RBHA 103A, que deverá ser, igualmente, revogado), o usa apenas na regra de transição para se referir às aeronaves assim denominadas anteriormente. Portanto, após este período, este termo não será mais usado.

2.4.5 Em síntese, a presente proposta de regra de transição dos veículos ultraleves autopropulsados (hoje definidos pelo RBHA 103A) para a categoria de aeronave leve esportiva experimental (caso eles se enquadrem na definição de aeronave leve esportiva segundo o RBAC 01), tornando-os elegíveis para receber Certificado de Autorização de Voo Experimental sob o parágrafo 21.191(i) do RBAC 21, é feita no sentido de melhorar e consolidar os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil no seu conjunto. Além disso, entende-se que esta proposta causará mínimo impacto à frota existente, preservando os legítimos interesses de fabricantes e proprietários, e evitando prejuízos desnecessários.

2.4.6 Com base na exposição técnica, a ANAC entende que a proposta de alteração do RBAC 21 e a proposta de revogação do RBHA 38 atendem ao interesse público e contribuirão positivamente para o desenvolvimento de suas atividades e do setor econômico da aviação civil. Portanto, é tecnicamente justificável a aprovação das referidas propostas, de forma a permitir a aplicação de processos racionais e possibilitar, desta maneira, uma atuação eficiente da ANAC no segmento da aviação leve.

2.5 Fundamentação

2.5.1 Os fundamentos legais, regulamentares e normativos que norteiam a proposta são os que se seguem:

- a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- b) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946;
- c) RBAC 11, de 11 de fevereiro de 2009;
- d) Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008; e
- e) IN nº 15, de 20 de novembro de 2008.

3. PROPOSTA DE REGULAMENTO

3.1.1. A íntegra da proposta do RBAC 21 de que trata esta audiência pública encontra-se anexa à Resolução ora submetida à apreciação.

4. AUDIÊNCIA PÚBLICA

4.1. Convite

4.1.1. A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

- 4.1.2. Os interessados devem enviar os comentários identificando o assunto para os endereços informados no item 4.3, por via postal ou via eletrônica (e-mail), usando o formulário F-200-22, disponível no endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp>.
- 4.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final do RBAC 21, emenda 01 poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.

4.2. Período para recebimento de comentários

Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de 30 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no DOU.

4.3. Contato

Para informações adicionais a respeito desta audiência pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR
Gerência Técnica de Processo Normativo – GTPN
Avenida Cassiano Ricardo, 521 - Bloco B - 2º Andar - Jardim Aquarius
12246-870 - São José dos Campos - SP
Fax: (12) 3797-2330
e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br