



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.022612/2013-11	Unidade Responsável (Sigla):	GTOS/GEAM/SAS
Assunto do normativo:	Outorga de serviços aéreos públicos		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

a) Criação do serviço aéreo especializado na atividade de voo de experimentação aerodesportiva, possibilitando a regulamentação pela Agência da comercialização de atividades remuneradas em equipamentos aerodesportivos, desde que atendidas os requisitos a serem determinados pelas áreas técnico-operacionais; e

b) Por oportuno, será realizada a atualização do texto do Artigo 2º da [Resolução nº 377/2016](#), com vistas a adequar o percentual de capital pertencente a brasileiros em empresas aéreas nacionais ao previsto na [Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica](#), após o veto à [Medida Provisória nº 714, de 01.03.2016](#), a qual havia reduzido tal percentual para 51% (cinquenta e um por cento).

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

Quanto à criação do SAE voo de experimentação aerodesportiva, a discussão sobre o tema consta do item 5.8 da Nota Técnica 0956403 do atual Projeto Prioritário de Regulação de Aerodesporto, o qual identificou que, considerando que o Artigo 177 do CBA proíbe a realização de atividades aéreas de recreio ou desportivas mediante remuneração, a única alternativa viável para possibilitar tal regulamentação da prática comercial aerodesportiva, seria a criação de um serviço aéreo especializado, possibilitando o enquadramento no Artigo 201 do mesmo CBA.

Quanto à alteração pretendidas pelo item "b" supra, trata-se apenas de adequação do texto da Resolução nº 377/2016 à determinação legal do Código Brasileiro de Aeronáutica, visto que, com o veto à Medida Provisória nº 714, de 01.03.2016, o atual texto da Resolução já se encontra derrogado, sem maiores implicações nos demais aspectos analisados abaixo, os quais deixam de ser avaliados quanto a esta alteração proposta.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Quanto a criação do novo SAE, conforme discutido pela equipe do Projeto Prioritário de Regulação de Aerodesporto, trata-se da única opção viável para permitir a comercialização da atividade aerodesportiva, visto que a mesma passaria a enquadrar-se no Artigo 201 do CBA.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	***	***	***
Regulados	***	***	***
Outros Órgãos	***	***	***

*** As ações, prazos e acompanhamento do inclusão da atividade SAE aerodesportiva estão vinculados ao projeto prioritário de Regulação da Aerodesporto conforme Nota Técnica 0956403 ***

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Lei nº 11.182, de 27.09.2005, Artigo 8º incisos XIII, XIV e XLVI c/c Artigo 11, inciso V; e
- Lei nº 7.565, de 19.12.1986.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Sim, quanto à criação do novo SAE, serão afetadas a Superintendência de Padrões Operacionais - SPO e Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, as quais participaram das discussões referentes ao Projeto Prioritário de Regulação de Aerodesportos, não apresentando qualquer óbice à proposta ora submetida à aprovação.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input checked="" type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Especificamente quanto à proposta de criação da atividade SAE voo de experimentação aerodesportiva, com a consequente regulamentação da comercialização, não se vislumbra, inicialmente, qualquer tipo de afetação a outros órgãos públicos.

Eventualmente poderão ser afetadas entidades que já operam as atividades arodesportivas passíveis de se enquadrarem na definição SAE que permitirá a comercialização, as quais deverão se submeter ao processo de outorga para obtenção de suas autorizações para operar serviços aéreos públicos especializados.

Vale observar que as entidades referenciadas foram convidadas a participar da discussão e manifestar-se quanto à proposta de regulação apresentada durante Reunião Participativa realizada em Julho/2017 na cidade de São Paulo (doc. 0956392).

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Conforme Relatório do Grupo de Trabalho de Aerodesporto (item 2.2 do doc. 0367448), foram verificadas as situações da regulamentação da atividade de comercialização do aerodesporto nos Estados Unidos, Canadá, Austrália e Nova Zelândia.
-------------------------------------	-----	--------	---

() NÃO | -

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

(X) SIM	Quais?	A regulamentação nacional correlata encontra-se elencada pelo item 2.1 do Relatório DT Aerodeporto (doc. 0367448). Especificamente quanto à questão da comercialização, o assunto encontra-se disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica, mais especificamente pelos Artigos 177 e 201, não havendo regulamentação específica para o caso em tela.
() NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Com relação aos custos para a Agência, prevê-se inicialmente um aumento no número de empresas aéreas prestadoras de serviços aéreos públicos especializados, vez que a regulamentação da comercialização terá o condão de atrair para a regularidade os atuais operadores que comercializam atividades no âmbito da aerodesporto. Não é possível identificar quantitativamente o número de empresas que serão criadas, vez que a regularização da comercialização estará vinculada à certificação e habilitação de equipamentos e operadores, as quais estarão sob os desígnios das áreas técnicas operacionais desta Agência.

Não obstante, o aumento no número de empresas aéreas trará, de imediato, um aumento proporcional no trabalho desenvolvido pela Gerência Técnica de Outorgas de Serviços Aéreos - GTOS, da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS, vez que este é o setor que será inicialmente demandado para a constituição de tais empresas, as quais passarão apenas em um segundo momento para os processos de certificação de pilotos e equipamentos.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Como identificado acima, a criação do SAE pretendido abrirá a possibilidade de regularização dos operadores aerodesportivos que comercializam suas atividades atualmente, sem qualquer tipo de regulamentação para tal, e em desacordo com o determinado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Vale observar que, conforme identificado pelo Relatório do Projeto de Regulação de Aerodesportos, e devidamente espelhado na Proposta de Ato Normativo que criará o referido SAE (doc. 1050523), apenas as atividades que contem com equipamentos devidamente certificados e pessoal habilitado estarão cobertas pela regulamentação em tela.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Não aplicável	Não aplicável
Empresas de transporte aéreo não regular	Não aplicável	Não aplicável
Empresas de serviços aéreos especializados	Criação de mais um tipo de atividade SAE poderá incrementar o número de empresas desse tipo, regularizando uma atividade atualmente não regulamentada.	A outorga de autorização para o transporte de passageiros em empresas de serviços aéreos especializados poderá levar a que eventuais operadores do segmento venham a oferecer a realização de voos de transporte aéreo remunerados, se utilizando de uma autorização da ANAC para induzir os usuários ao equívoco.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não aplicável	Não aplicável
Operadores de Aeródromos	Não aplicável	Não aplicável

Fabricantes de Aeronaves	Não aplicável	Não aplicável
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não aplicável	Não aplicável
Proprietários de aeronaves	Não aplicável	Não aplicável
Empresas de manutenção aeronáutica	Não aplicável	Não aplicável
Mecânicos	Não aplicável	Não aplicável
Escolas e Centros de Treinamento	Não aplicável	Não aplicável
Tripulantes	Não aplicável	Não aplicável
Passageiros	Os usuários dos serviços SAE voo de experimentação desportiva, poderão se valer da autorização da ANAC para ter a segurança de que estarão utilizando de um serviço regulamentado, e operado por equipamentos certificados e pessoal habilitado.	Como visto acima, os passageiros poderão ser induzidos a crer que a autorização da ANAC também seria válida para voos de transporte aéreo, e não apenas para experimentação aerodesportiva.
Comunidades	Não aplicável	Não aplicável
Meio ambiente	Não aplicável	Não aplicável
Outros (identificar)	Não aplicável	Não aplicável

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

O monitoramento da efetividade do ato normativo poderá ser avaliado com o acompanhamento da criação de empresas aéreas na atividade SAE voo de experimentação desportiva, sendo realizado pela GTOS/GEAM/SAS, da mesma forma que é realizado atualmente com as empresas aéreas nas demais atividades. O acompanhamento operacional de tais empresas, após a outorga, deverá ser realizado pelos setores competentes da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO e Superintendência de Ação Fiscal - SFI

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Sérgio Alexander Leitão, Gerente Técnico**, em 14/09/2017, às 09:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Roque Felizardo da Silva Neto, Gerente**, em 14/09/2017, às 09:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos**, em 14/09/2017, às 11:43, 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 **1049517** e o código CRC **DDCA573**.