



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.022612/2013-11	Unidade Responsável (Sigla):	GTNO/GNOS/SPO
Assunto do normativo:	Regulamentação de Aereodesportos.		
Tipo de ato normativo:	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input checked="" 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

Com o avanço da tecnologia aeronáutica, os antigos modelos de ultraleves cederam espaço a aeronaves cada vez mais sofisticadas e de performance superior com grande autonomia de voo. Contudo, isso impôs um desafio ao mercado e à autoridade aeronáutica. A desatualização da legislação em relação aos avanços da indústria aeronáutica permitiu que pilotos de ultraleves primários migrassem para aeronaves com performance muito superior sem o devido treinamento, expondo-os a riscos de acidentes e interferindo perigosamente no tráfego aéreo.

Aliado a isso, desde a criação da ANAC são recorrentes as demandas a respeito de eventos envolvendo os aerodesportos. O assunto, porém, sempre foi tratado pontualmente de forma quase marginal. Contudo, tem crescido o número de demandas a respeito, não só por parte das associações desportivas, que reclamam de diversos aspectos da atuação (ou não atuação) da ANAC, e encontram dificuldades para desenvolver suas atividades, mas também por parte do CENIPA e do Ministério Público, que apontam diversos relatos sobre situações de risco potencial ao sistema de aviação civil e à sociedade em geral.

Além do aumento de demandas, observa-se recorrente conflito interno de competências e, ao longo dos anos, variação na linha de posicionamento das respostas aos questionamentos externos, demonstrando a ausência de regulamentação específica e de posicionamento institucional da ANAC sobre o tema.

A revogação do RBHA 104 e do movimento iniciado em 2012 para a revisão do RBHA 103A apontava para uma tímida desregulamentação do setor de aerodesporto no Brasil, cujo ordenamento normativo sempre apresentou lacunas relevantes. O tratamento do assunto em diferentes regulamentos dificulta uma atuação mais dinâmica e assertiva da Agência, o que demanda uma revisão das normas em vigor.

De outro lado estão diversos praticantes que sem uma orientação adequada, estão sujeitos inadvertidamente aos riscos inerentes à prática aerodesportiva.

Do ponto de vista das entidades representativas, há uma forte e recorrente demanda pelo credenciamento, a fim de que se tornem investidas de poder para emissão de licenças e habilitações. Do ponto de vista da ANAC, entende-se a necessidade do estabelecimento de parcerias com associações aerodesportivas de reconhecimento nacional, a fim de permitir a instrução adequada e disseminar uma cultura de segurança junto aos praticantes do setor.

Devido aos diferentes graus de regulação e ao conflito interno de competência a que está submetida a prática aerodesportiva hoje no Brasil, fruto em grande parte de uma regulamentação obsoleta e ao tratamento pontual das demandas recebidas, a proposta em tela busca a modernização e harmonização do arcabouço normativo e a definição de uma linha de posicionamento político institucional, com a urgente revisão dos regulamentos, a fim de dirimir conflitos normativos ainda existentes que colocam em risco a segurança jurídica e operacional desta modalidade de voo no Brasil.

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.

1. Manter o *status quo*, isto é, permitir apenas operações experimentais sob o RBHA 103-A e as licenças de CPD/CPR a ele atreladas, que já estão em vigor.

2. Devido à diversidade de práticas aerodesportivas e ausência de infraestrutura adequada num país de dimensões continentais, uma solução viável seria não regular o aerodesporto no Brasil, deixando a modalidade por conta e risco dos seus praticantes e usuários do sistema de aviação civil.

3. Considerando que o aerodesporto integra o sistema de aviação civil, é necessário estabelecer o mesmo padrão regulatório afeto às demais operações de voo, com forte regulamentação e exigências similares à aviação geral.

4. Uma solução para o problema seria a regulamentação mínima do setor, apostando em campanhas de orientação disponibilizadas no site da ANAC e estabelecendo parcerias para uma ação mais atuante das associações na disseminação de uma cultura de segurança operacional.

Alternativa escolhida: A quarta opção foi escolhida, pois embora as outras alternativas resolvam em parte o problema colocado, todas apresentam ressalvas que merecem ser discutidas: a primeira opção manterá o vácuo normativo em que se encontram as discussões sobre aerodesporto no Brasil. A segunda opção torna a regulamentação desnecessária, pois reforça a ideia de que o aerodesporto como esporte de aventura deve correr por conta e risco do praticante, sem considerar o risco a terceiros e ao sistema de aviação civil. Já a terceira opção traz ônus administrativo para a ANAC e burocracia para o regulado, elevando o nível de exigência para a prática do desporto e concorrendo para inviabilizar a prática do aerodesporto no Brasil. Assim, a quarta alternativa mostrou-se a mais viável, pois traça uma linha divisória na arquitetura do modelo regulatório que possibilite a flexibilização de atividades puramente desportivas e de baixo impacto no sistema de aviação civil e o controle adequado da operação de dispositivos multifuncionais e de maior potencial ofensivo ao sistema de aviação. Além disso, sugere a separação das operações em duas linhas de regulamentação, uma que preveja as operações aerodesportivas para fins recreativos, que ficariam vinculadas às ações das associações aerodesportivas e outra para fins comerciais, com maiores e necessárias exigências de regulação, vinculadas ao controle da ANAC.

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

Diante dos conflitos normativos e da ausência de um entendimento pacificado sobre a operação de aerodesporto no Brasil, a alteração normativa proposta resolverá o problema ao estabelecer diretrizes institucionais claras e objetivas, alinhadas com os normativos internacionais, dentro de uma estrutura regulatória que busca fomentar a prática de aerodesporto no país.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	<u>Superintendência de Aeronavegabilidade</u> (SAR):	Sob demanda (mediante solicitação).	Será realizado pela SAR, SPO, SIA, SAS e SFI.

* efetuar o registro de ultraleves motorizados no Registro Aeronáutico Brasileiro ou o seu cadastro conforme aplicável.

Superintendência de Padrões Operacionais (SPO):

* emitir autorização operacional, quando aplicável;

* emitir as licenças e autorizações pertinentes ao seu escopo de atuação; e

* emitir portaria de credenciamento de associações aerodesportivas.

Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA)

* revogar as autorizações de funcionamento de sítio de voo outorgadas; e

* cadastrar aeródromo privado para operações com aeronaves que excedam os limites estabelecidos no RBAC nº 103.

Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS)

* criar serviço aéreo especializado na atividade de voo de experimentação aerodesportiva.

Superintendência de Ação Fiscal (SFI)

* fiscalizar o cumprimento do ato normativo.

Regulados

Associação

Conforme interesse ou

Não aplicável.

	<u>aerodesportiva:</u> * pleitear credenciamento junto à ANAC. <u>Piloto aerodesportivo:</u> * operar conforme a autorização operacional e as limitações contidas no ato normativo; e * realizar treinamentos requeridos pelo RBAC para obtenção da licença e habilitação da ANAC, quando aplicável.	necessidade da pessoa física ou jurídica.	
Outros Órgãos	<u>DECEA</u> * autorizar espaços de voo para a prática de aerodesporto.	Sob demanda (mediante solicitação).	Será realizado em conjunto pela ANAC e DECEA.

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

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Art. 8º, IV, X e XLVI e § 1º abaixo transcritos:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

IV - realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

X - regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

(...)

XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

(...)

§ 1º A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

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

Sim. Desde o início de 2017, foi instituída uma equipe, formada por profissionais de diferentes áreas da Agência (SPO, SIA, SFI, SAR, SAS), que revisou o atual arcabouço normativo e procedimentos atualmente em vigor com vistas a propor melhorias no sistema de aviação aerodesportivo. Com base na análise de diversos modelos internacionais de administração e considerando também a realidade da comunidade aeronáutica brasileira e os pleitos da comunidade praticante de aerodesporto, foi obtido o modelo regulatório ora proposto.

Todas as áreas participaram ativamente da produção das minutas, tendo plena consciência das consequências pertinentes ao seu domínio de atuação. Cada uma das áreas atuou diretamente no projeto via representantes escolhidos pelos dirigentes da UORG e os resultados foram encaminhados diretamente a essas áreas técnicas mediante despacho que proveu a cada uma delas a oportunidade de críticas finais ou alterações.

Todas as áreas declararam estar de acordo com o resultado final apresentado na Nota Técnica consolidada de proposta do modelo administrativo e, especificamente, com as minutas propostas, tendo havido diversas oportunidades de discussão dos textos e princípios e não restando internamente no grupo nenhum ponto de divergência. Assim, as áreas não só já esperam como declararam por meio de seus participantes estar de acordo com o conjunto de alterações.

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

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

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

Sim, tanto o DECEA quanto o CENIPA participaram do projeto desde o início, tendo havido, inclusive, reuniões dedicadas com cada uma das instituições em suas respectivas sedes.

A posição do DECEA ficou registrada em ofício contido no processo e foi posteriormente comentada pela equipe de projeto. O DECEA se posicionou parcialmente favorável às modificações, mas sinalizou pontos de discordância. O DECEA apontou que gostaria de “mais regulação”, muito embora não tenha provido quaisquer alternativas práticas ou fundamentação. Ainda assim, apontamentos do DECEA foram utilizados para modificar a proposta culminando na inclusão de mecanismos de regramento inicialmente não previstos.

O CENIPA não fez comentários específicos, apenas apresentou as estatísticas de eventos reportados com relação à matéria e sugeriu que o problema fosse atacado fortemente num viés de educação dos praticantes, o que foi levado em conta e incorporado na proposta.

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	O novo modelo de regulação proposto seguiu parâmetros internacionais, cujo tema já se encontra regulamentado em diversos países, entre eles Estados Unidos, França, Canadá e Austrália.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

(x) SIM	Quais?	<p>RBAC nº 21, que contém o requisito para emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental;</p> <p>RBAC nº 61, que disciplina a emissão de licenças e habilitações para piloto de aeronave leve esportiva (Subparte R);</p> <p>RBHA 91, que contém as regras de operação para aeronaves civis;</p> <p>RBHA 103-A, que normatiza a operação de veículos ultraleves;</p> <p>RBHA 141, que estabelece normas para certificação de escolas e homologação de cursos de aviação civil; e</p> <p>RBAC nº 183, que trata do credenciamento de pessoas físicas e jurídicas.</p>
() NAO	-	

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

1. O custo atribuído à regulamentação é aquele necessário para demonstrar cumprimento dos requisitos necessários. As associações aerodesportivas que pretendam se credenciar junto à ANAC deverão dispor de infraestrutura necessária, conforme estabelecido em detalhamento regulamentar.
2. O piloto deverá arcar com o custo de obtenção/renovação da licença/habilitação específica, quando aplicável, incluindo ainda gastos com instrução.
3. Para a ANAC, a regulamentação acarretará no custo de registro, de análise das solicitações de credenciamento de associações aerodesportivas, de análise das solicitações para autorização operacional e constituição de empresa SAE, além dos custos relacionados à emissão de certificados e habilitações para o piloto. Inclui-se, ainda, o custo do sistema informatizado para cadastro dos aerodesportistas e ultraleves motorizados. O custo de fiscalização também deve ser considerado, porém, neste caso, ele existe em qualquer das opções escolhidas, incluindo a opção de não emitir nenhum ato normativo, que resulta na proibição das operações.

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

1. A emissão do conjunto de atos normativos e a divulgação de informações acerca das atividades aerodesportivas no site da ANAC firma o posicionamento institucional da Agência, com potencial de reduzir drasticamente as inúmeras demandas derivadas da falta de conhecimento da estrutura regulatória aplicável aos aerodesportos com a função adicional de incentivar a prática consciente das diferentes modalidades.
2. O sistema de credenciamento de associações aerodesportivas permite o fortalecimento do desenvolvimento do setor, provendo celeridade e maior eficiência aos regulados.
3. O aumento dos prazos de validade de habilitações e a redução de exigência relativa à experiência recente para diversas práticas aerodesportivas colaboram para reduzir o ônus da atividade e reconhecem o caráter diferenciado de modalidades puramente desportivas.
4. A proposta moderniza e alinha o sistema brasileiro à prática internacional, trazendo para a legalidade dispositivos que vinham operando de forma marginal, simplificando e desburocratizando a operação de pequenos dispositivos de cunho exclusivamente desportivo e instituindo mecanismo mais eficaz de fiscalização difusa e de garantia da segurança operacional.

5. A nova regulamentação atualiza normas específicas, como a idade mínima para o voo a vela, a simplificação da IS de demonstrações e shows aéreos e o estabelecimento de forma mais clara da figura de adendo do CAVE dentro da norma, o que confere maior flexibilidade às áreas técnicas e consequentemente facilita as análises caso a caso.

6. A revisão normativa viabiliza a autorização da operação comercial de aerodesportos como serviço aéreo especializado em modalidade de voo desportivo quando em aeronaves certificadas operadas por pilotos habilitados, abrindo um novo segmento de mercado.

7. Para a ANAC, o benefício mais relevante é estabelecer um posicionamento institucional sobre o tema com a proposta de um modelo viável, além de contribuir para a segurança da aviação civil ao estabelecer requisitos e mitigações apropriados e fiscalizar o seu cumprimento.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Não são afetados.	Não são afetados.
Empresas de transporte aéreo não regular	Não são afetados.	Não são afetados.
Empresas de serviços aéreos especializados	Outras possibilidades de atuação no mercado junto à prática de aerodesporto.	Não foi identificado impacto negativo.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não são afetados	Não são afetados
Operadores de Aeródromos	Maior utilização de aeródromos e consequentemente, maior recolhimento de taxas.	Estabelecimento de procedimentos específicos para atendimento ao praticante e público em geral.
Fabricantes de Aeronaves	A maior segurança jurídica fomentará a produção de aeronaves leves esportivas e experimentais.	Não foi identificado impacto negativo.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos terão mais um mercado para explorar e vender seus produtos.	Não foi identificado impacto negativo.
Proprietários de aeronaves	Viabilização da operação de forma legal.	Não foi identificado impacto negativo.
Empresas de manutenção aeronáutica	Empresas de manutenção terão mais um mercado para explorar e vender seus serviços.	Não foi identificado impacto negativo.
Mecânicos	Possível aumento de postos de trabalho para manutenção de ALE/LSA.	Não foi identificado impacto negativo
Escolas e Centros de Treinamento	Demanda por cursos de piloto aerodesportivo.	Não foi identificado impacto negativo.
Tripulantes	Maior segurança e celeridade dos processos junto às associações credenciadas.	Custos dos serviços oferecidos pelas associações credenciadas.
Passageiros	Não são afetados.	Não são afetados.
Comunidades	Fortalecimento das associações e fomento à aviação aerodesportiva.	Não foi identificado impacto negativo
Meio ambiente	Redução da poluição atmosférica com o emprego de aeronaves mais leves e eficientes.	Não foi identificado impacto negativo

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

1. Acompanhamento da implementação do sistema de TI para cadastro de pilotos e aeronaves segundo o RBAC nº 103.
2. Acompanhamento do credenciamento das associações e implementação dos processos associados.
3. Acompanhamento da implementação dos processos de certificação, fiscalização e autuação.
4. Ação inicial de divulgação junto à SENASP, DECEA e CENIPA.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **REJANE DE SOUZA FONTES, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/09/2017, às 11:35, 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 **1102228** e o código CRC **498D630F**.