



VOTO

PROCESSO: 00058.022612/2013-11

INTERESSADO: DIRETORIA - RICARDO FENELON JUNIOR

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.

1.2. Nesse sentido, o Projeto Prioritário Regulação de Aerodesportos, instituído pela Portaria nº 445/2017, de patrocínio desta Diretoria, submeteu ao Colegiado a presente proposta para revisão do modelo regulatório dos aerodesportos no Brasil.

1.3. A proposta traz ajustes ao atual modelo regulatório do setor, de maneira alinhada às práticas internacionais e adequada ao cenário aerodesportivo nacional. Os principais objetivos são:

I - definir os limites de atuação da Agência para o setor;

II - consolidar e modernizar os regulamentos e processos relativos aos aerodesportos; e

III - difundir informações sobre essa regulação ao público-alvo, de forma a aumentar a segurança operacional e a fomentar o desenvolvimento das atividades.

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. Os levantamentos realizados demonstraram que a regulação atualmente vigente para os aerodesportos onera a comunidade praticante e a Agência de maneira desproporcional, sem agregar valor relevante 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 e simples, sendo realizadas em espaços aéreos específicos, de modo a minimizar eventuais riscos ao sistema de aviação civil em geral. Essa abordagem tem o intuito de elevar o nível de segurança operacional com o estabelecimento de regras adequadas a cada modalidade e instituição de mecanismos viáveis de fiscalização.

1.6. Nesse sentido, foi traçada uma divisão fundamental para o novo modelo regulatório: atividades puramente desportivas e com baixo impacto ao sistema de aviação civil serão tratadas no novo Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 103; atividades de maior potencial de integração ao sistema serão tratadas no âmbito do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 91 e dos demais regulamentos afetos à aviação geral. Tal linha de ação segue parâmetros internacionais para o tratamento dessas atividades, em especial a adotada pela autoridade americana de aviação civil, *Federal Aviation Administration* – FAA, com as devidas adaptações para a realidade brasileira.

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.

1.8. 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.

1.9. Todas as modificações normativas foram devidamente registradas no processo. Entre elas, destaco as seguintes:

I - o novo RBAC 103 cobrirá todo o espectro de aeronaves desportivas até o limite de 200kg, no caso de motorizadas, e 80kg não motorizadas, também limitados à velocidade máxima de 100 nós. Tais limites foram definidos com base em estudos dos dispositivos atualmente em operação e que inclui os veículos não-propulsados, cobrindo, portanto, relevante lacuna regulamentar observada no atual RBHA 103A;

II - aerodesportistas, que atualmente não são sujeitos a nenhum tipo de avaliação, deverão comprovar conhecimento mínimo sobre regras operacionais e de tráfego aéreo. A comprovação se dará por meio de atestado de capacidade, que poderá ser obtido junto a entidades credenciadas. Tais atestados não se confundem com habilitações e têm como intuito garantir, apenas, que os desportistas compreendam as regras básicas a que estão sujeitos;

III - a operação de ultraleves motorizados até 200kg e 100 nós deixa de exigir certificados de piloto, médico aeronáutico, de aeronavegabilidade e de matrícula, e passa a exigir apenas o cadastro do desportista, por meio da obtenção do referido atestado de capacidade e do cadastro da aeronave mediante marcação específica;

IV - a figura do sítio de voo deixa de existir, não havendo a necessidade de definição de infraestrutura específica para operação segundo o RBAC 103, podendo esta ocorrer dentro das áreas autorizadas e em respeito às regras operacionais;

V - são mantidas as regras operacionais de segurança anteriormente dispostas na Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA 100-3 do DECEA, que restringem o voo segundo o RBAC 103 aos espaços de voo especialmente definidos e fora das áreas densamente povoadas ou aglomeração de pessoas;

VI - para a operação de aeronaves desportivas com Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE acima de 200kg e 100 nós, passa a ser exigido Certificado de Piloto Aerodesportivo – CPA, em substituição aos certificados atuais (CPD, CPR ou CPL). Além disso, deixa de existir a necessidade de curso teórico aprovado pela ANAC;

VII - são expandidos os prazos de validade das habilitações desportivas e de obtenção de experiência recente; e, seguindo padrões internacionais, é reduzida para 16 anos a idade mínima para operações de planadores segundo o RBHA 91;

VIII - passa a existir a possibilidade de operação comercial como Serviços Aéreos Público Especializado – SAE de balões, planadores e outras modalidades sob a égide do RBHA-91, o que demanda certificação segundo o RBAC 21 e habilitação nos moldes do RBAC 61;

IX - no tocante à acrobacia aérea, deixa de existir necessidade de aeronave certificada para aerodemonstração. Os shows aéreos passam a ser regidos pela futura Instrução Suplementar – IS 91-1001, em substituição à Instrução de Aviação Civil – IAC 91-1001, que moderniza o processo de autorização e acompanhamento; e

X - com a inclusão da Subparte E no RBAC-183, é instituído papel oficial das associações aerodesportivas, que poderão ser credenciadas pela ANAC para a realização de diversas tarefas acessórias, cooperando com o desenvolvimento da prática segura das atividades aerodesportivas.

1.10. A remodelagem regulatória trará diversas melhorias ao sistema, entre elas: clareza no posicionamento institucional da Agência; 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; desburocratização; fomento ao desenvolvimento das práticas puramente desportivas; e viabilização da operação comercial (SAE) com Certificado de Aeronavegabilidade – CA padrão.

1.11. 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. Essas medidas tem o potencial de fomentar a cultura aeronáutica dentro da comunidade aerodesportiva aumentando os níveis de segurança na operação.

1.12. 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, as propostas de alterações foram devidamente submetidas ao procedimento audiência pública, com vistas a ampliar a discussão da proposta e subsidiar o processo decisório da Agência. Na ocasião, foram recebidas 44 contribuições.

1.13. Entende-se que houve baixa quantidade de contribuições devido ao fato de a proposta ter sido amplamente discutida com os interessados no curso do Projeto, em diferentes oportunidades: na fase inicial, quando os interessados contribuíram na análise dos requisitos e nas propostas de regulamentos; em Reunião Participativa, quando tiveram a oportunidade de expor suas contribuições e críticas já com base em proposta encaminhada pela ANAC; e ao longo do Projeto como um todo, tendo sido mantido canal aberto de comunicação com o setor.

1.14. De forma que haja tempo adequado para difusão e adaptação do setor ao novo modelo, as alterações normativas entrarão em vigor somente em 01/01/2019. No período compreendido entre a presente deliberação e a entrada em vigor dos regulamentos, ocorrerão: eventos para difusão do novo modelo; capacitação interna dos servidores; coordenações junto às forças de segurança pública; e elaboração e distribuição de materiais informativos.

2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação do novo RBAC 103 e de emendas à Resolução nº 377/2016, ao RBHA 91 e aos RBACs 01, 61, 105, e 183, nos termos apresentados pelo Projeto Prioritário (SEI 1795353).

2.2. Tempestivamente, em menção à discussão registrada no item 7.2.3 na nota técnica de análise das contribuições da reunião participativa de 19/07/2017 (SEI 0956392), voto pela inclusão no texto do RBAC 103 de requisito estabelecendo o limite etário de 18 anos para a prática das atividades regidas por esse regulamento, bem como sugiro a substituição do termo “piloto” pelo termo “operador” na redação dos requisitos 103.7(a) e 103.701(a)(1) para maior clareza e aderência às definições estabelecidas no RBAC 01.

2.3. Por fim, determino à SPO que, no prazo de 3 anos da entrada em vigor dos regulamentos, apresente à Diretoria Colegiado relatório com Análise de Resultado Regulatório das alterações ora postas contendo:

I - análise da efetividade do modelo para a garantia da segurança operacional com base em dados estatísticos de acompanhamento;

II - análise da efetividade do modelo de fiscalização adotado em parceria com as secretarias de segurança pública; e

III - análise da efetividade do mecanismo de credenciamento das associações credenciadas com base no acompanhamento anual da atuação dessas entidades.

2.4. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 28/05/2018, às 18:23, 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 **1710301** e o código CRC **3F0E0F32**.

SEI nº 1710301