



VOTO

PROCESSO: 00058.020909/2018-56

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE - SAR

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Lei de Criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, dispõe que cabe à Agência expedir certificados de aeronavegabilidade, bem como homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidas (art. 8º, incisos XXXI e XXXIII).

1.2. Prevê ainda o Regulamento da ANAC, anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que compete à Agência adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

1.3. O [Regimento Interno da ANAC](#), aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, por sua vez, dispõe como competência privativa da Diretoria da ANAC, em regime de colegiado, exercer o poder normativo da Agência quanto as matérias de sua competência (art. 9º, inciso VIII). Estabelece ainda o regimento que compete à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, no seu âmbito de atuação, submeter à Diretoria, no que tange a aeronavegabilidade, proposta de ato normativo e parecer relativos a certificação de projeto, incluindo validação de produto aeronáutico importado (art. 35, inciso I, alínea "a").

1.4. O processo em tela diz respeito a emenda aos Regulamentos de Aviação Civil - RBAC nº 21 e 41 (RBAC 21 e RBAC 141) e alteração do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA nº 91 (RBHA 91), como resultado dos estudos realizados pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR para o Tema 3 da Agenda Regulatória 2019-2020, "Requisitos de importação de aeronaves de construção amadora e aeronaves leves esportivas (ALE) usadas".

1.5. Destarte, a matéria em discussão é de alçada da Diretoria da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR dentro de sua área de atuação, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o tema proposto.

2. DA ANÁLISE

2.1. A proposta de emenda aos RBAC 21 e RBAC 141 e alteração do RBHA 91 é resultado dos estudos realizados pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR para o Tema 03 da Agenda Regulatória 2019-2020, "Requisitos de importação de aeronaves de construção amadora e aeronaves leves esportivas (ALE) usadas", nos quais, conforme depreende-se da Nota Técnica nº 77/2018/GTPN/SAR (Doc. 2274750), objetivam o fortalecimento da indústria aeronáutica brasileira por meio da proibição da importação de aeronaves de construção amadora usadas, bem como aeronaves leves esportivas (ALE) usadas, sendo parte de um conjunto de ações planejadas pela ANAC para o fomento de uma indústria aeronáutica nacional que atenda os padrões de certificação de produtos.

2.2. Essas alterações normativas foram submetidas à Audiência Pública nº17/2019 para contribuição do público externo, no período de 15/08/2019 à 30/09/2019. Na ocasião foram recebidas 02 (duas) contribuições que, em primeira análise, não apresentaram propostas de alterações nem inclusão de texto relacionado aos requisitos de importação de aeronaves de construção amadora e aeronaves leves esportivas (ALE) usadas.

2.3. Todavia, conforme verificado nos autos, as demandas advindas da Audiência Pública foram provenientes da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) a qual emitiu um o Parecer SEI N° 1789/2019/ME (3575878), questionando o papel da Agência, em especial da Superintendência de Aeronavegabilidade, a despeito de que as preocupações relacionadas à segurança tiveram o foco mais na proteção à indústria nacional, o que poderia até ser entendido como uma proposta de política industrial, algo que não estaria entre as competências da Agência, a qual deveria implementar políticas.

2.4. A SAR, por sua vez, salientou que a proposta técnica teve o viés precípua do cumprimento dos objetivos da ANAC no contexto de desenvolvimento e fomento da aviação civil, visto que essa postura adota, dentro do contexto regulatório, medidas necessárias para o atendimento do interesse público, especialmente no que se refere às aeronaves de construção amadora.

2.5. Nessa linha, importante esclarecer, e muito bem mencionado na Nota Técnica n° 66/2019/GTPN/SAR (Doc. 3561920), que o setor de aeronaves leves esportiva e de construção amadora tem exclusivamente propósito educativo e recreativo, conforme definido no requisito 21.191(g)(1) do RBAC 21. Dentro dessa realidade da construção de aeronaves experimentais, temos como o princípio básico na validação de projetos dessas aeronaves o critério de porção maior. Ou seja, aeronave fabricada e montada por pessoas que realizaram a construção unicamente para sua própria educação ou recreação, fazendo parte da categoria de aeronaves experimentais (não certificadas).

2.6. Desta forma, como bem salienta a SAR, não há o que se falar de industrialização ou fins comerciais deste setor, posto que não é o propósito da construção amadora suprir o mercado nacional com aeronaves de baixo custo. Dada a natureza experimental destas aeronaves, sua operação é restrita a áreas que permitam baixa exposição ao risco, não se prestando a operações comerciais, sendo o voo efetuado por conta e risco próprio dos passageiros.

2.7. Por outro lado, conforme apontado pela Gerência Técnica de Processo Normativo - GTPN/SAR, em seu estudo regulatório, por conta do histórico da aviação no Brasil, muitas pessoas físicas, associações aerodesportivas e aeroclubes nacionais contaram basicamente com este tipo de aeronave, em detrimento de aeronaves certificadas, problema este que resultou na apresentação desta nova proposta de ato normativo.

2.8. Ademais, importante mencionar que a ANAC, ao longo dos últimos anos, de acordo com suas competências legais, vem promovendo mudanças em seus regulamentos de forma que a construção amadora de aeronaves fique restrita aos seus propósitos, ao mesmo tempo em que se dá fomento a uma indústria aeronáutica nacional que atenda os padrões de certificação de produtos praticados internacionalmente. Essas medidas mencionadas podem ser traduzidas como, por exemplo, na publicação do programa iBR2020 (Resolução n° 345, de 04/11/2014), visando fomentar a certificação de projetos de aviões de pequeno porte.

2.8.1. Neste ponto, é importante esclarecer que aquilo que pôde ser interpretado pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) como sendo de proteção à indústria nacional, na verdade, é apontado na Análise de Impacto Regulatório - AIR realizada pela SAR como risco de diminuição dos níveis aceitáveis de segurança.

a) Para as aeronaves de construção amadora, traduz em risco de aumento das externalidades negativas e assimetria de informação, conforme item 6.9.3 da Nota Técnica n° 77/2018/GTPN/SAR (2274750).

b) Para as aeronaves leves esportivas (ALE), coaduna com o risco de não haver equivalência das regras entre as autoridades internacionais referentes ao cumprimento com normas consensuais da indústria - ASTM, conforme item 6.10.5 da Nota Técnica n° 77/2018/GTPN/SAR (2274750).

2.9. Sendo assim, todos os questionamentos oriundos da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) foram respondidos em sua essência, bem como foram documentadas a reunião realizada com o corpo técnico da ANAC para que as dúvidas de conceitos técnicos fossem respondidas com mais efetividade, tendo sido pacificados os entendimentos sobre a matéria técnica e dirimidas as questões relativas às competências da ANAC e os aspectos de segurança envolvidos.

2.10. Cumpre ponderar, no que se refere a proibição de importação de Aeronaves Leves Esportivas usadas (ALE), nota-se que no médio prazo (até 5 anos), estima-se que autoridades internacionais como *European Union Aviation Safety Agency - EASA* e *Federal Aviation Administration - FAA* promovam alterações em suas regras referentes a ALE e, portanto, a ANAC recomenda que este estudo regulatório seja revisitado após este período.

2.11. Por conseguinte, para complementar a análise de impacto regulatório da SAR, foi apresentada na Nota Técnica nº 66/2019/GTPN/SAR, em seu item 3.3, a análise de sensibilidade para cada critério avaliado, quer sejam: Custo do usuário, Custo do fabricante, Segurança, Harmonização Internacional e Custo da ANAC. Essa análise trouxe mais clareza e objetividade para a manutenção da decisão a respeito da proibição de importação de aeronave de construção amadora e proibição de importação de ALE usada.

2.12. Considerando toda análise técnica finalizada, o referido processo foi submetido ao crivo da Procuradoria especializada desta Agência para exame jurídico o qual não vislumbrou óbices em seu Parecer nº 244/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (3851356) de natureza legal, apesar algumas considerações formais e processuais que foram prontamente atendidas pelo Despacho GTPN (3904999).

2.13. Portanto, a proposta de emendas aos RBAC 21 e 141 e alteração do RBHA 91, frutos dos estudos do Tema 03 da Agenda Regulatória para o biênio 2019-2020, da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, atende ao interesse público, promovendo o cumprimento atribuído a esta Agência Reguladora pela Lei nº 11.182/2005, observando os princípios da legalidade, impessoalidade e a indisponibilidade do interesse público.

3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Ante o exposto, diante da manifestação da área técnica desta Agência, exarada por meio da Nota Técnica nº 66/2019/GTPN/SAR (Doc. 3561920), bem como da manifestação da Procuradoria em seu Parecer nº 244/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (3851356), acolho os argumentos contidos nos autos e **VOTO FAVORAVELMENTE pela aprovação das propostas de emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil nº 21 - RBAC 21 (Doc. 3902118) e nº 141 - RBAC 141 (Doc. 3073558) e de alteração do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91 - RBHA 91 (Doc. 3573808)**, conforme Proposta de Ato Normativo (Doc. 3904371) constante dos autos.

É como voto.

RICARDO BEZERRA

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 18/02/2020, às 12:16, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4032414** e o código CRC **DDF44B6D**.