



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.527781/2017-76	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTNO/GNOS/SPO
<b>Assunto do normativo:</b>	Edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 136 (RBAC nº 136) intitulado "Certificação e requisitos operacionais: voos panorâmicos".		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<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

O voo panorâmico é hoje regulado no RBHA 140 para os aeroclubes, e sua aplicabilidade é estendida às escolas de aviação civil por força do § 2º do art. 60 da Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013.

Ocorre que o RBHA 140 e o RBHA 141 estão em vias de serem revogados e substituídos pelo RBAC nº 141, e o regulamento que tratará de centros de instrução de aviação civil não parece ser o local mais adequado para tratar de voos panorâmicos.

Dessa forma surgiu a discussão sobre a viabilidade e a melhor forma de se regular o voo panorâmico, considerando que ele é serviço aéreo especializado público e que carrega pessoas com o objetivo proporcionar passeio aéreo turístico ao público em geral.

### 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. Acabar com o voo panorâmico realizado por empresas que não sejam as que operam sob o RBAC nº 121 ou RBAC nº 135.

Esta opção tem a forma mais simples do ponto de vista da ANAC, mas restringiria o voo panorâmico a empresas que são certificadas para operações muito mais complexas, com uma regulação muito mais restritiva e, conseqüentemente, com um preço para o público regulado muito mais alto. Ademais, as empresas de táxi aéreo não estão presentes em diversas localidades, o que necessariamente diminuiria a oferta desse tipo de serviço em muitos lugares.

2. Manter o *status* atual e permitir o voo panorâmico apenas por centros de instrução de aviação civil certificados pela ANAC, além das empresas que operam sob o RBAC nº 121 ou RBAC nº 135.

A vantagem desta solução é que ela dá conta de uma situação já existente e à qual não há demanda externa para que fosse alterada, exceto por parte de empresas de táxi aéreo que defendem que o voo panorâmico não deveria ser realizado por CIACs. Os CIAC, ao contrário das empresas de transporte aéreo, estão muito mais presentes no interior, o que amplia a oferta do serviço para outras localidades, e podem também utilizar a modalidade de voos panorâmicos para produzir algum caixa em períodos de baixa temporada de instrução. A desvantagem dessa opção é que pode haver organizações se certificando como escolas de aviação civil, gerando esforço administrativo da GCOI,

com a finalidade de tornar o voo panorâmico o seu negócio principal, ministrando instruções apenas para manter a certificação.

3. Criar o serviço aéreo especializado público na modalidade de voo panorâmico, além das empresas que operam sob o RBAC nº 121 ou RBAC nº 135.

A vantagem desta solução é que ficariam desvinculadas as certificações dos CIAC das de voos panorâmicos, evitando que empresas interessadas primordialmente em voo panorâmico busquem a certificação como CIAC, desonerando a Gerência de Certificação de Organizações de Instrução da SPO (GCOI/SPO). Por outro lado, a opção traria maior ônus administrativo de certificação para a Gerência de Operações da Aviação Geral da SPO (GOAG/SPO) das novas empresas autorizadas a realizar SAE-panorâmico. É possível também que, devido à maior simplicidade da certificação de SAE-panorâmico, haja um interesse maior nesse tipo de certificação do que há hoje operando sob a autorização como escola de aviação civil e aeroclube. Isso possui o benefício de aumento da oferta do serviço para a sociedade, mas pode trazer ônus administrativo considerável para a GOAG/SPO.

4. Permitir a realização de voos panorâmicos sem a necessidade de qualquer certificação operacional e apenas com a outorga.

Esta opção possui a vantagem de ter o menor ônus administrativo para a ANAC e para o regulado. No entanto, o voo panorâmico trata-se de um serviço remunerado oferecido e prestado ao público em geral, que possui um alto grau de assimetria de informação por parte de quem contrata o serviço, além do risco de externalidades negativas, pelo fato de as aeronaves poderem sobrevoar áreas densamente povoadas.

A opção 3 foi a escolhida.

O voo panorâmico é entendido como uma forma de promoção da aviação e da cultura aeronáutica no país e, com a opção 1, as regiões mais afastadas ficariam desassistidas dessa modalidade de passeio turístico.

A opção 2 embora possua a vantagem de manter o *status quo* existente, possui a desvantagem de manter conectadas a certificação de CIACs com uma atividade que visa unicamente o passeio turístico.

A opção 4 foi considerada inconveniente por causa do alto grau de assimetria de informação presente na atividade de voo panorâmico por parte de quem contrata o serviço, além do risco de externalidades presente caso a atividade se realize sobre áreas densamente povoadas.

Dessa forma, a opção 3 é a que parece melhor equilibrar os custos e os benefícios da regulação, produzindo uma certificação específica para o voo panorâmico que garantirá um nível aceitável de segurança e com um ônus administrativo moderado.

Para esse fim foi elaborado uma minuta de RBAC nº 136, com requisitos bastante similares à proposta de RBAC nº 141, mas sem os requisitos referentes a cursos, instrutores, programas de instrução, sistema de qualidade, e acrescentando regras operacionais específicas com vistas a manter o nível aceitável de segurança das operações. A similaridade dos requisitos do futuro RBAC nº 136 com os requisitos do futuro RBAC nº 141 tendem também a tornar mais fácil que organizações certificadas como CIACs obtenham também uma certificação como SAE-panorâmico e com isso possam usufruir das vantagens presentes na opção 2.

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

O ato proposto permitirá a revogação do RBHA 140 sem que haja uma desregulação da atividade remunerada de voos panorâmicos, e sem que se restrinja a sua execução exclusivamente a empresas que operam sob o RBAC nº 121 ou RBAC nº 135.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Certificação das novas empresas SAE-panorâmico.	Imediato, sob demanda.	A regra de transição prevista na Resolução proposta pretende escalonar o trabalho de recertificação, de modo que a ANAC possa gerenciar a carga de trabalho administrativo gerado. De resto, será necessária vigilância continuada para verificar a

			aderência das empresas certificadas às regras.
Regulados	Deverão procurar a ANAC para certificação caso pretendam realizar voos panorâmicos.	Imediato. Escolas e aeroclubes que já operam panorâmico poderão continuar operando até vencer a autorização vigente.	Cada instituição que presta serviço de voo panorâmico terá, pela regra de transição, entre 1 e 5 anos para recertificar-se como SAE-panorâmico caso pretenda continuar com a atividade.
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

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, incisos XII, XIII, XIV e XLVI.

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

O regulamento e suas implicações são de pertinência primária da SPO, mas a SAS também será afetada com a necessidade de realizar o processo de outorga de empresas SAE-panorâmico. A GTOS/SAS se manifestou nos autos do processo nº 60800.068543/2009-87 por meio do Despacho GTOS 1882974, que serve de subsídio também para o presente processo, e ela ficará encarregada dos processos de outorga das empresas postulantes à certificação como SAE-panorâmico.

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 type="checkbox"/>	Outros						

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

Não há.

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	14 CFR Part 136 da FAA dos EUA.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	RBHA 140.71 e o § 2º do art. 60 da Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013, que se pretende revogar.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

Haverá um ônus administrativo da ANAC, em especial na GOAG/SPO, que deverá dar conta da certificação de empresas que pretendam realizar SAE-panorâmico.

Haverá também o custo financeiro e administrativo da certificação para os regulados, porém ela não é tão restritiva como a certificação como empresa de táxi aéreo segundo o RBAC nº 135 e como CIACs segundo o RBAC nº 141.

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

O ato proposto desvinculará a atividade de voos panorâmicos das atividades de instrução, a GCOI/SPO de lidar com atividades de voo panorâmico.

Com uma certificação mais simples que a requerida para empresas de táxi aéreo e para CIACs, é possível que haja um aumento do interesse e da oferta dessa modalidade de passeio turístico para o público em geral.

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 há.	Empresas de táxi aéreo que realizam ou pretendem realizar voos panorâmicos estarão sob regulamentação mais restritiva do que aqueles que pretendam realizar apenas voos panorâmicos.
Empresas de serviços aéreos especializados	Será criada uma nova modalidade de serviço aéreo especializado público, que é uma nova oportunidade de negócio na aviação civil.	Deverá haver um esforço financeiro e administrativo para a certificação da empresa com prestadora de serviço aéreo especializado público na modalidade de voo panorâmico.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não são afetados.	Não são afetados.
Operadores de Aeródromos	Não são afetados.	Não são afetados.
Fabricantes de Aeronaves	Não são afetados.	Não são afetados.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não são afetados.	Não são afetados.
Proprietários de aeronaves	Não são afetados.	Não são afetados.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não são afetadas.	Não são afetadas.
Mecânicos	Não são afetados.	Não são afetados.
Escolas e Centros de Treinamento	Não há.	Organizações certificadas como CIACs e que pretendam continuar prestando serviço de voo panorâmico terão que buscar certificação adicional sob o novo RBAC nº 136.
Tripulantes	Os tripulantes podem ser positivamente afetados caso haja uma aumento na oferta de voo panorâmico, o que pode gerar um aumento na demanda por mão-de-obra de piloto.	Não há.
Passageiros	Não são afetados.	Não são afetados.
Comunidades	As comunidades poderão ter mais acesso a essa modalidade de passeio turístico.	Não há.
Meio ambiente	Não é afetado.	Não é afetado.
Outros (identificar)	Não são afetados.	Não são afetados.

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

A fiscalização das entidades sob a nova regra será também realizada pela GOAG/SPO, com base no compêndio de elementos de fiscalização proposto (SEI #1972367), seguindo a rotina normal de vigilância continuada e apuração de denúncias.

A divulgação da norma e capacitação dos envolvidos internos e externos deve ser coordenada pela Gerência de Normas Operacionais e Suporte da SPO (GNOS/SPO), por meio de palestras de divulgação interna e *workshops*, caso necessário.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Gasparini Moreira, Gerente Técnico**, em 30/06/2018, às 22:34, 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 **1949527** e o código CRC **C7086462**.