



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 296/COGTL/SEAE/MF

Brasília, 29 de outubro de 2015.

Assunto: Audiência Pública nº 13/2015, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), referente a proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94 (RBAC-E nº 94), intitulado “Requisitos gerais para veículos aéreos não tripulados e aeromodelos”, e proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 67 (RBAC nº 67), intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas”.

Ementa: Impacto regulatório significativo e favorável. Sem restrições concorrenciais identificáveis.

Acesso: Público.

1. Introdução

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 13/2015, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária, nos termos de suas atribuições legais, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011.

2. A mencionada audiência pública trata da proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94 (RBAC-E nº 94), intitulado “Requisitos gerais para veículos aéreos não tripulados e aeromodelos”, e proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 67 (RBAC nº 67), intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas.

3. A proposta de regulamento da ANAC trata da utilização de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) não autônomos, também conhecidos como Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) e aeromodelos.

4. O normativo proposto tem como objetivo preservar a segurança das pessoas, minimizar ônus administrativos e burocracia, tendo em vista que as regras estarão estabelecidas de acordo com o nível de complexidade e risco envolvido nas operações, e permitir a evolução do regulamento conforme o desenvolvimento do setor.

5. As regras deverão ser observadas para operações civis de VANT não autônomos (RPA) e aeromodelos não autônomos, nas quais o piloto remoto tem capacidade de intervir na operação. Segundo a Agência, operações com VANT ou aeromodelos autônomos continuarão proibidas. A proposta divide todas as aeronaves remotamente pilotadas (RPA) em três classes, conforme o peso, estabelecendo as exigências de certificação, registro, requisitos técnicos e grau de exigência para os pilotos.

i) Classe 1 (peso maior que 150 kg) – deverão ser certificadas pela ANAC, serão registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e pilotos deverão possuir Certificado Médico Aeronáutico (CMA), licença e habilitação. Todos os voos deverão ser registrados;

ii) Classe 2 (peso menor ou igual a 150 kg e maior que 25 kg) – não precisarão ser certificadas, mas os fabricantes deverão observar os requisitos técnicos exigidos e ter o projeto aprovado pela Agência. Também deverão ser registradas no RAB e pilotos deverão possuir CMA, licença e habilitação. Todos os voos também deverão ser registrados;

iii) Classe 3 (peso menor ou igual a 25 kg) - Se operados até 400 pés acima do nível do solo (aproximadamente 120 metros) e em linha visada visual, serão apenas cadastrados (apresentação de informações sobre o operador e o equipamento). Não será requerido CMA nem será necessário registrar os voos. Licença e habilitação somente serão requeridas para quem pretender operar acima de 400 pés. As operações de RPA até 25 kg só poderão ocorrer a uma distância mínima de 30 metros de uma pessoa. A distância pode ser menor no caso de pessoas anuentes (aquelas que concordarem expressamente com a operação) ou de pessoas envolvidas na operação. Em áreas urbanas e aglomerados rurais, as operações serão de no máximo 200 pés acima do nível do solo (aproximadamente 60 metros).

6. A legislação em vigor (Lei nº. 7.565/86) determina que, para operar, qualquer aeronave deve ser autorizada. No âmbito da ANAC, a Instrução Suplementar (IS nº 21-02A) de 2012 prevê a emissão de autorização para uso de VANT (RPA) somente para pesquisa e desenvolvimento e treinamento de pilotos. Essas autorizações da ANAC não excluem a necessidade de anuência de outros agentes públicos, como o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL). Para o uso de aeromodelos, vigora hoje a Portaria DAC nº 207/STE/1999, na qual os equipamentos devem respeitar a restrição de não operar nas zonas de aproximação e decolagem de aeródromos e nunca ultrapassar altura superior a 400 pés (aproximadamente 120 metros) mantendo-se o equipamento sempre ao alcance da visão do piloto.

2. Das Melhores Práticas Regulatórias

7. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade.

8. Avalia-se que, no presente caso, a agência explicitou as razões de se regulamentar o assunto. Uma das principais preocupações elencadas é o risco a pessoas e bens no solo e o risco de colisão com outra aeronave, possivelmente tripulada, em voo.

2.1. Efeitos da Regulação sobre a Sociedade

9. A distribuição dos custos e dos benefícios entre os diversos agrupamentos sociais deve ser transparente, até mesmo em função de os custos da regulação, de um modo geral, não recaírem sobre o segmento social beneficiário da medida.

10. Segundo a ANAC, o custo atribuído à regulamentação é aquele necessário para demonstrar cumprimento aos requisitos necessários, podendo ser requeridas análises, simulações, ensaios em solo ou em voo etc., incluindo as Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) aplicáveis.

11. Para o operador, o custo será o de registrar cada aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro (quando aplicável), solicitar as aprovações operacionais que se fizerem necessárias para operar, realizar manutenção das RPAs conforme os requisitos pertinentes e pagar as TFACs aplicáveis.

12. O piloto remoto deverá arcar com o custo de obtenção/renovação da licença/habilitação/certificado médico aeronáutico específico, quando aplicáveis, incluindo o pagamento das TFACs.

13. No que diz respeito aos custos a serem incorridos pela própria ANAC, a regulamentação acarretará no custo de registro, de análise das solicitações de aprovação de projeto e determinação de cumprimento aos requisitos em questão, análise das solicitações para autorização operacional, além de custos relacionados à emissão de licenças e habilitações para o piloto remoto. Haverá também o custo de capacitação dos servidores envolvidos com o assunto e o custo de desenvolvimento de sistemas informatizados para cadastro das RPAs de até 25 kg e que serão operadas a até 400 pés acima do nível do solo. Soma-se a isso o custo relativo à fiscalização.

14. Quanto ao benefício, a ANAC informa que a emissão do ato normativo em pauta permitirá a realização de operações não experimentais de RPAs, que hoje são proibidas. Isso vem a favorecer os potenciais projetistas, fabricantes e operadores de RPAs, que irão auferir lucro com a venda das RPAs e com a prestação de serviços. Os potenciais clientes, por outro lado, irão usufruir os serviços prestados com RPAs, com a devida segurança jurídica que essas operações requerem. A grande gama de possíveis empregos de RPAs sugere a movimentação desse setor na economia brasileira, que consiste em um ganho para a sociedade como um todo. Para a ANAC, o benefício é o de exercer a sua competência definida na sua lei de criação, além de contribuir para a segurança da aviação civil ao estabelecer requisitos e mitigações apropriados e fiscalizar o seu cumprimento.

3. Análise do Impacto Concorrencial

15. O impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo à competição; e (iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.

16. Considerando tais critérios, não foram verificados indícios de que a proposta em análise resulte em impactos concorrenciais negativos. Pelo contrário, com a permissão de realização de serviços aéreos com RPAs, haverá maior concorrência no mercado de prestação de serviços aéreos especializados, que antes era exclusividade de aeronaves tripuladas, com possível redução do custo operacional.

4. Considerações Finais

17. Ante o exposto, a SEAE considera, no âmbito de suas competências e dado o teor da matéria, que não cabem recomendações para o aperfeiçoamento da proposta, dadas as informações disponibilizadas até o presente momento.

À consideração superior.

CAROLINA A. CARVALHO TOMÁZIO
Gerente

JÔNATAS BEZERRA DE SOUZA
Coordenador

CLEYTON MIRANDA BARROS
Coordenador Geral de Transportes e Logística

De acordo.

PABLO FONSECA PEREIRA DOS SANTOS
Subsecretário de Acompanhamento Econômico