



VOTO

PROCESSO: 00066.000272/2025-10

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. O art. 8º, inciso X, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, define a competência da ANAC para regular e fiscalizar os produtos aeronáuticos e a segurança da aviação civil. O art. 11, inciso V, da mesma lei, confere à Diretoria da ANAC o poder normativo no âmbito da Agência.

1.2. O art. 31, inciso XVII, do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, prevê, entre as competências comuns às Superintendências, avaliar e submeter à Diretoria os pedidos de isenção de requisitos regulatórios.

1.3. Ainda, o art. 34, II, "a", do Regimento Interno atribui à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) competência para emitir parecer relativo a padrões operacionais mínimos a fim de garantir a segurança operacional, em especial aqueles ligados à operação de aeronaves, transporte de artigos perigosos, dentre outros, coordenando, quando necessário, com os setores correlatos das demais Superintendências da Anac.

1.4. Por fim, o art. 47, §1º, da Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, estabelece que as petições de isenção de requisitos de RBAC, uma vez recomendadas pelas áreas técnicas, serão submetidas à deliberação da Diretoria.

1.5. Assim, estão atendidos os requisitos formais de competência para deliberação sobre a matéria.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. De acordo com o Relatório SEI 11866364, trata-se do pedido de isenção do cumprimento dos requisitos previstos no parágrafo E94.9(c) e na Subparte E do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Especial – RBAC-E nº 94 formulado pela empresa DR1 Imagens e Inspeções Ltda., nos termos do presente processo e do Processo SEI 00066.000274/2025-09.

2.2. A solicitação decorre da necessidade de se efetuar operações com aeronaves remotamente pilotadas (RPAS), modelos DJI Matrice M300 RTK e DJI Matrice M30T, classe 3, em voos de até 200 metros acima do nível do solo (AGL – *Above Ground Level*) sobre plataformas de petróleo, sem aprovação de projeto RPAS e sem exigência de licença e habilitação emitidas pela Anac.

2.3. As aeronaves em questão possuem massa máxima de decolagem inferior a 9 kg, autonomia de voo superior a 40 minutos e estão equipadas com sistemas embarcados de

navegação e posicionamento, como RTK (*Real-Time Kinematic*), que propõe alta precisão na execução de missões automatizadas.

2.4. Conforme explicitado pela requerente, a operação visa otimizar as atividades de inspeções e o monitoramento em plataformas *offshore*, sobretudo, em áreas com queimadores e estruturas elevadas. Atualmente, tais operações estão tecnicamente limitadas a 120 metros AGL, conforme estabelecido no RBAC-E nº 94, em razão da ausência dos requisitos cuja isenção se pleiteia.

2.5. Diante do pedido, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), por meio das Notas Técnicas 3 e 4 (SEI 11177731 e SEI 11177734), consolidou manifestações técnicas e concluiu que o cenário apresentado configura uma operação de risco extremamente simplificado, com baixa probabilidade de tráfego aéreo inesperado, o que torna viável a concessão da isenção pleiteada, desde que condicionada a medidas operacionais específicas de diminuição de risco.

2.6. A área técnica avaliou que, embora o requerente não tenha apresentado metodologia formal de avaliação de risco, como o SORA (*Specific Operations Risk Assessment*), o perfil da operação se aproxima de configurações operacionais padronizadas, dada a sua previsibilidade e o baixo impacto. A SPO destacou, ainda, que o escopo da isenção — operações de RPAS, classe 3, entre 121 e 200 metros AGL sobre plataformas *offshore* — não representa acréscimo significativo de risco ao solo em relação às operações já previstas no RBAC-E nº 94 para a mesma classe de aeronave, quando realizadas até 120 metros AGL.

2.7. Nesse contexto, ao consultar as áreas técnicas competentes da Anac, a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) manifestou nos Despachos SEI 11794556 e SEI 11794273 que qualquer mitigação necessária à segurança da operação deve ser estabelecida exclusivamente por meio de condicionantes operacionais, não podendo a isenção ser vinculada ao desempenho técnico dos sistemas embarcados na aeronave. Portanto, a ausência de exigência de projeto aprovado implica que os parâmetros técnicos da aeronave não poderão ser utilizados como base de mitigação de risco, reforçando a necessidade de se estabelecer restrições operacionais como principal instrumento de controle.

2.8. Por sua vez, a Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL), por meio dos Despachos SEI 11466142 e SEI 11451914, reforçou que a autorização junto ao Decea, quando aplicável, deverá ser previamente obtida, conforme competências normativas daquele Órgão. Também recomendou que as operações sejam conduzidas por pilotos certificados para aviões ou helicópteros, ou, alternativamente, sob supervisão direta desses profissionais, de modo a assegurar a interlocução adequada com o controle de tráfego aéreo em ambiente *offshore*.

2.9. Ressalta-se, ainda, que, conforme informações prestadas no processo, os operadores das aeronaves são profissionais experientes, incluindo pilotos certificados para operação de aeronaves tripuladas (avião ou helicóptero), condição considerada adequada pela SPL quanto à qualificação mínima exigida para assegurar a segurança das operações previstas.

2.10. Nesse ponto, embora a recomendação da SPL tenha como fundamento a necessidade de comunicação eficaz com aeronaves tripuladas em operação nas plataformas, entendo que a exigência de habilitação específica para aviões ou helicópteros pode se revelar excessivamente restritiva, em especial diante do escopo da isenção — operações com RPA classe 3 em cenários remotos, com controle visual e risco simplificado.

2.11. Para fins de segurança operacional, considero suficiente que o responsável pela missão de voo possua conhecimento técnico compatível com os procedimentos de comunicação aeronáutica, especialmente no que se refere ao uso de rádio. Tal medida assegura a capacidade de interação com helicópteros eventualmente em operação nas proximidades da plataforma, sem impor requisitos desproporcionais ao risco envolvido.

2.12. Nesses termos, proponho a consolidação dos itens V e VIII das minutas de decisão, originalmente redigidos nos seguintes termos:

V – o piloto remoto da RPA deve manter consigo um rádio aeronáutico para que possa receber ou transmitir comunicações de ou para helicópteros que possam ter que operar na plataforma em situações fora do planejamento prévio;

VIII – as operações sejam realizadas exclusivamente por pilotos de avião ou helicóptero certificados pela Anac, ou, caso operadas por outros profissionais, que estes estejam acompanhados diretamente por pilotos de avião ou helicóptero certificados pela Anac;

2.13. Para a seguinte nova redação consolidada, mais compatível com os fundamentos técnicos e a proporcionalidade regulatória:

V – o responsável pela operação do RPA deve portar rádio aeronáutico e possuir conhecimento técnico compatível com os procedimentos de radiocomunicação aeronáutica adotados em áreas offshore, incluindo fraseologia padrão, uso de frequências designadas, escuta ativa e capacidade de transmitir e receber mensagens com aeronaves tripuladas ou órgãos de controle, de modo a assegurar a coordenação e a segurança das operações aéreas nas proximidades das plataformas.

2.14. Por fim, saliento que as minutas de Decisão incorporam as demais condicionantes operacionais propostas pelas áreas técnicas competentes — todas previamente validadas com o requerente —, bem como a ressalva expressa de que o deferimento da isenção não exime o operador do cumprimento das determinações estabelecidas por outros órgãos reguladores competentes, como a Anatel e o Decea.

2.15. Dessa forma, considerando o conjunto das análises técnicas e o escopo restrito da operação, entendo que a isenção mantém um nível de segurança aceitável, em consonância com a razoabilidade técnica e a proporcionalidade das medidas regulatórias, observado o disposto no item 2.12 e 2.13 desta análise.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à concessão de isenção temporária de cumprimento dos requisitos do parágrafo E94.9(c) e da Subparte E do RBAC-E nº 94 para todas as aeronaves modelo DJI M30T e DIJ 300 RTK da empresa DR1 Imagens e Inspeções Ltda., pelo prazo de 24 (vinte e quatro) meses, nos termos da Proposta de Ato Normativo SEI 11177728 e SEI 11177720, elaborada pela Superintendência de Padrões Operacionais, com o ajuste discriminado no subitem 2.12 e 2.13 deste Voto.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 05/08/2025, às 15:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11877451** e o código
CRC **10722CB9**.

SEI nº 11877451