

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE

Tema 2 da Agenda Regulatória 2023/2024

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1 A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor uma nova emenda à Resolução 293, de 19 de novembro de 2013 e a demais normativos afetados, como resultado dos estudos realizados para o Tema 2, da Agenda Regulatória do biênio 2023/24, cujo foco voltou-se para a revisão do uso de categorias de registro de aeronaves.

1.2 São propostas emendas aos seguintes normativos:

1.2.1 Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013 - Dispõe sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro e dá outras providências.;

1.2.2 Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017 - Regulamenta o Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras;

1.2.3 Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC;

1.2.4 Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 91 - Requisitos gerais de operação para aeronaves civis; e

1.2.5 Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 121 - Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg.

2. LEGENDA

- AEV - Autorização Especial de Voo
- AIR - Análise de Impacto Regulatório
- CAVE - Certificado de Autorização de Voo Experimental
- CVA - Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade
- EO - Especificação Operativa
- RAB - Registro Aeronáutico Brasileiro
- RAB on-line - Base de dados de registro de aeronaves disponibilizada pela ANAC por meio de website
- RBAC - Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
- SAE - Serviço Aéreo Especializado
- TFAC - Taxa de Fiscalização de Aviação Civil

3. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

3.1 Competência Legal

3.1.1 A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é a autoridade de aviação civil e tem a competência para editar e dar publicidade aos regulamentos necessários à aplicação da

referida lei.

3.1.2 A mesma Lei nº 11.182, em seu art. 8º, inciso XVIII, esclarece que compete à ANAC administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro e disciplinar seu funcionamento, os requisitos e os procedimentos para o registro.

3.2 Categorias de registro de aeronaves

3.2.1 A Resolução ANAC nº 293, que dispõe sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro e dá outras providências, foi aprovada em 19/11/2013 e estabeleceu entre outros pontos uma relação de categorias de registro de aeronaves.

3.2.2 Por meio de seu artigo 55, a Resolução aponta como necessário o informe de, entre outros dados, o da categoria de registro da aeronave, no momento de seu recadastramento.

3.2.3 Na sequência, o artigo 58, diferencia aeronaves entre públicas e privadas agrupando-as em categorias para fins de direcionamento de processamento, Taxa de Fiscalização de Aviação Civil - TFAC e expedição de certificados.

3.2.4 Adicionalmente, em seus artigos 59 e 60 estabelece a necessidade de registro de aeronaves, conforme categorias específicas, em razão da sua utilização.

3.2.5 Além disso, os artigos 85 e 100 relacionam possibilidades de decisão ligadas às categorias de registro no que tange a mudança de marcas e contratação de seguro, respectivamente.

3.2.6 Nesse sentido, o modelo brasileiro tem por característica uma possibilidade de categorização em 20 (vinte) diferentes categorias, conforme relação constante nos já citados Art. 59 e 60 da mesma Resolução.

3.3 Análise de Impacto Regulatório - AIR

O detalhamento da análise realizada encontra-se registrado no *Relatório de AIR*, disponível no endereço eletrônico referente a esta Consulta Pública.

3.3.1 Resumo da Análise de Impacto Regulatório

a) Problema identificado:

- Algumas categorias de registro não agregam valor aos atores envolvidos que justifique sua manutenção.
- Essa percepção engloba o atual modelo de trabalho que centraliza no RAB a atualização das categorias de registro, mesmo em casos de mudanças apenas na definição de operação pretendida.
- Tal problema seria resultante de acréscimos recorrentes de novas categorias de registro para atender a demandas pontuais internas e externas à ANAC, perpetuando um modelo usado desde a época em que não era comum o uso de bases de dados digitais, para acesso à condição operacional das aeronaves.

b) Objetivos de decisão:

- Não impactar negativamente operações internacionais;
- Reduzir custos oriundos de necessidade de registro de aeronaves;
- Manter nível aceitável de segurança operacional; e
- Garantir proporcionalidade, de forma que a solução a ser recomendada seja atrativa a todos atores envolvidos.

c) Premissas para a avaliação da possibilidade de mudança nas categorias de registro

- Manutenção apenas de categorias (ou informações associadas) que se mostrarem necessárias;
- Manutenção das mesmas informações já possíveis atualmente;
- Considerar soluções em uso por outras autoridades de aviação civil; e
- Considerar possibilidade de modo alternativo de tratamento das informações.

d) Direcionadores visando possibilidade de reagrupamento de categorias de registro de aeronaves

- Utilização das aeronaves;
- Relação com vistorias técnicas; e
- Combate à assimetria de informação.

e) Alternativas de solução:

- **Status quo:** Manter atuais 20 categorias de registro;
- **Alternativa 1:** Aglutinar 20 categorias em 06, com foco em utilização, vistorias técnicas e combate à assimetria de informação; além disso seria tomada uma ação a fim de flexibilizar sua definição, as transferindo para uma portaria conjunta, ao invés de serem mantidas no nível de resolução; e
- **Alternativa 2 (recomendada):** Extinguir o conceito de categorias de registro de aeronaves e atender demanda de rastreabilidade de autorizações operacionais de aeronaves, diretamente por meio de informações já contidas no RAB on-line e complementadas pela base de dados do SACI.

f) Impactos considerados na AIR para a alternativa 1:

Frente o status quo, as 06 categorias propostas, conforme a alternativa 1:

- facilitam a separação das aeronaves segundo seus propósitos de aplicação de uso;
- servem para indicar qual regulamento operacional uma aeronave cumpre, no que se refere à configuração de equipamentos;
- são referência para a fiscalização e para a vistoria de aeronaves, uma vez que houve a remoção da listagem individual das aeronaves das EO dos operadores aéreos;
- por meio do processo de mudança de categoria de registro, asseguram que uma aeronave cumpre tecnicamente as regras operacionais mais restritivas na mudança de categoria;
- permitem utilização do Voe seguro no combate ao transporte aéreo clandestino;
- são adotadas como referência para a aplicação de isenção de tarifas por órgãos externos à ANAC;
- facilitam gestão de aeródromos;
- servem de *input* no processo de controle de tráfego aéreo;
- servem de filtro inicial para processo de investigação de acidentes aeronáuticos;
- a categoria experimental é relevante, pois aponta uma condição importante no que tange a status de certificação de aeronavegabilidade, contribuindo para reduzir assimetria de informação;
- as subcategorias de SAE são rastreáveis com base no banco de dados do GTRAB, via RAB on-line, o que pode ser feito diretamente pelas áreas técnicas da ANAC;
- permitem melhor organização das atividades específicas da aeronave e facilidade de identificação das aeronaves;
- servem de referência para a geração de indicadores e estatísticas;
- são referência direta para a definição de validade do CVA;
- representam uma forma de ser indicado que uma aeronave teve sua capacidade operacional e de aeronavegabilidade verificada ao que se propõem; e
- a categorização já permite adoção de mais de uma categoria para uma mesma aeronave de maneira simultânea.

Por outro lado, a proposta atua no sentido de reduzir impactos adversos do uso de categorias de registro, uma vez que trabalha nos seguintes pontos:

- reduz burocracia desnecessária, uma vez que ao aglutinar as categorias redundantes chega-se a uma simplificação substancial do modelo em uso;
- reduz quantidade de nomenclaturas;
- apoia-se no entendimento de que a identificação de operador e proprietário não dependem exclusivamente de categorização, podendo ser utilizadas fontes de dados alternativas ou do próprio RAB on-line;
- reduz centralização direta no RAB, ao retirar a subcategorização de SAE do RAB, deixando a cargo apenas das áreas técnicas.

Adicionalmente, no que tange a flexibilização, tem-se como impactos positivos:

- maior celeridade no processo de alteração de registro de aeronave por motivo de mudança de tipo de operação pretendida;
- redução de carga de trabalho no RAB;
- maior facilidade para ajustar relação de agrupamentos de categorias e subcategorias (Caso SAE) de registro.

E, como impacto negativo:

não foi observado.

g) Impactos considerados na AIR para a alternativa 2 (recomendada):

Mantêm-se os pontos positivos que seriam alcançáveis por meio da alternativa 01, visto que a manutenção e complemento de informações já acessíveis via RAB on-line permite o mesmo nível de rastreabilidade já alcançado atualmente, e se sobressai por eliminar necessidade de trâmite junto ao RAB para casos de mudança de tipo de operação pretendida para cada aeronave.

E como impacto negativo também é entendido que não seria observado.

h) Proposta de atualização do RAB on-line

Com base na proposta de exclusão das categorias de registro de aeronaves, há a intenção de disponibilização das seguintes informações complementares, por aeronave registrada:

- Aeronave pública ou privada;
- Autorizado a prestar serviço;
- Status da Operação (Taxi Aéreo);
- Status da Operação (SAE);
- Requisito operacional;
- Categoria de projeto da aeronave; e
- Classificação do CA.

i) Entrada em vigor do pacote de emendas

Diante da necessidade de ajustes no RAB on-line, para que sejam disponibilizadas informações complementares, no intuito de preencher a lacuna que poderia surgir em decorrência da exclusão do uso de categorias de registro de aeronaves, a proposta de emenda contém recomendação de entrada em vigor em 12 meses após sua publicação, de forma a permitir que as devidas atualizações sejam implementadas.

3.3 Detalhamento da proposta de Emenda à Resolução ANAC 293 de 19/11/13 e demais normativos afetados

Consulte o [Quadro Comparativo](#) (SEI 8074512), disponível no endereço eletrônico, referente a essa Consulta Pública, para verificar o detalhamento da proposta.

3.4 Esboço de novos campos do RAB on-line

Com o intuito de possibilitar abertura para conhecimento e críticas, o Documento SEI (9011252) apresenta um esboço inicial da tela de apresentação do resultado de consulta ao RAB on-line, refletindo as informações apontadas na seção 3.3.1, parágrafo h desta Justificativa, para suprir informações em decorrência da exclusão do campo ligado a categorias de registro de aeronaves.

3.5 Fundamentação

Os fundamentos legais, regulamentares e normativos que norteiam esta proposta são os que seguem:

- a) Lei nº 11.182, de 27/09/2005, art. 8º e 8º caput, XVIII.
- b) Resolução ANAC nº 293 de 19/11/13, alterada por: Resolução nº 490, de 28/08/2018; Resolução nº 514, de 25/04/2019; Resolução nº 552, de 29/04/2020; e Resolução nº 597, de 25/11/2020.
- c) Resolução ANAC 30 de 21/05/2008, alterada por: Resolução nº 162, de 20/07/2010; Resolução nº 365, de 04/11/2015
- d) Instrução Normativa nº 154, de 20/03/2020.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1. Convite

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Consulta Pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com respectivas argumentações.

As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>

Todos os comentários recebidos dentro do prazo dessa Consulta Pública serão analisados pela ANAC. Caso necessário, dada a relevância dos comentários recebidos e necessidade de alteração substancial do texto inicialmente proposto, poderá ser instaurada nova Consulta Pública.

4.2. Período para recebimento de comentários

Os comentários referentes a esta Consulta Pública devem ser enviados no **prazo de 45 dias corridos** da publicação do Aviso de Convocação no DOU.

4.3. Contato

Para informações adicionais a respeito desta Consulta Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR/ Gerência Técnica de Normas e Inovação – GTNI
Superintendência de Padrões Operacionais /Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO
Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A (1º ao 7º andar)
Brasília (DF) CEP: 70.308-200
e-mail: gtni.sar@anac.gov.br / gtno.spo@anac.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Ximenes Borges, Coordenador de Normas de Aeronavegabilidade - CNORMA**, em 06/09/2023, às 15:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Gerente Técnico**, em 06/09/2023, às 15:42, 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 **9011233** e o código CRC **745B6BD8**.
