

**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](mailto:gtni.sar@anac.gov.br) / [gtno.spo@anac.gov.br](mailto: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**.

---