

PORTARIA Nº \_\_\_\_/SAR, DE \_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_.

Estabelece os meios aceitáveis para cumprimento com o disposto na Resolução nº xxx.

**OS SUPERINTENDENTES DE PADRÕES OPERACIONAIS, DE AERONAVEGABILIDADE, E DE PESSOAL DE AVIAÇÃO CIVIL**, no uso das atribuições que lhe conferem, respectivamente, os arts. 34, 35 e 41-A, e considerando o que consta do processo nº 00066.004929/2021-86,

**RESOLVEM:**

Art. 1º Estabelecer os meios aceitáveis para cumprimento com o disposto na Resolução nº XXX, de XX de xxxx de XXXX.

**CAPÍTULO I  
DAS CONDIÇÕES OPERACIONAIS GERAIS**

Art. 2º A altura máxima de operação deve ser igual à estabelecida na Folha de Especificações do Projeto Autorizado (DADS) do modelo de RPAS, não podendo ser maior que 30 metros.

Art. 3º As operações devem ser realizadas na linha de visada visual.

Art. 4º As operações devem ser realizadas a uma distância máxima de 1.000 metros do piloto remoto ou observador.

Art. 5º Durante a operação normal da aeronave não tripulada, deve ser possível a intervenção do piloto remoto em qualquer fase do voo.

Art. 6º A operação é permitida pela ANAC em áreas distantes de terceiros, sob total responsabilidade do seu operador, conforme permitido o uso do espaço aéreo pelo DECEA e de realização da atividade pelo MAPA.

Art. 7º Exceto se de outra forma autorizado pela ANAC, um piloto remoto somente pode operar uma única aeronave remotamente pilotada por vez.

**CAPÍTULO II  
DA AUTORIZAÇÃO DO PRODUTO**

Art. 8º Todo RPAS Classe 2 a ser operado de acordo com a Resolução nº XXX/XXXX deve ter o seu projeto do RPAS autorizado pela ANAC de acordo com os critérios estabelecidos nessa portaria.

Parágrafo único. A autorização para um projeto de RPAS será concedida ANAC mediante apresentação de formulário próprio com as principais características do modelo e declaração por um requerente de que:

I - O produto possui um manual de voo do RPAS que estabeleça as condições, as limitações e os procedimentos para a operação segura do RPAS de maneira compatível com os demais critérios da

presente portaria;

II - O produto possui um programa de manutenção para garantir a aeronavegabilidade continuada do RPAS e que atenda os critérios do Anexo A;

III - Foi desenvolvido um programa de treinamento que permite que o produto seja operado de forma segura por um piloto remoto nas condições estabelecidas na presente portaria;

IV - Estabeleceu mecanismos para coletar (preferencialmente de maneira automática) indicadores sobre possíveis falhas, mau-funcionamentos de componentes que possam impactar a segurança operacional; e

V - O produto foi objeto de uma investigação de segurança operacional, conforme definido pela ANAC conforme Anexo B, que demonstra a sua compatibilidade com o critério de risco em solo (Ground Risk Criteria – GRC) e que não há risco inaceitável de que a aeronave saia do volume de voo autorizado.

Art. 9º A declaração deve ser assinada por um representante legal do requerente e por um responsável técnico com atribuição adequada junto ao CREA.

Parágrafo único. O responsável técnico pode ser também o representante legal do requerente.

Art. 10. O programa de manutenção pode estar contido no manual de voo.

Art. 11. Uma modificação no produto apenas pode ser disponibilizada para os operadores após ter sido avaliada pelo Responsável Técnico e determinado que não há impacto nos dados apresentados anteriormente.

Art. 12. Os documentos contendo as informações requeridas nos incisos I, II, III e V do parágrafo único do art. 8º devem ser anexados ao peticionamento de autorização.

Art. 13. A autorização será concedida mediante conferência administrativa da existência dos documentos requeridos.

Art. 14. Não obstante o artigo anterior, a ANAC poderá revisar o conteúdo técnico da documentação apresentada para fins de fiscalização ou investigação.

Art. 15. O detentor da autorização deve reportar à ANAC qualquer caso de possível saída do volume de voo autorizado por um produto sob sua responsabilidade em prazo máximo de 3 dias úteis após ter tomado conhecimento do evento.

### CAPÍTULO III DA AERONAVEGABILIDADE INICIAL

Art. 16. Uma RPA Classe 2 estará apta a ser usada após ser cadastrada e ter seu Certificado de Aeronavegabilidade Especial de RPA – CAER emitido pela ANAC.

Art. 17. O CAER será emitido após para uma RPA após o detentor de seu projeto atestar que ela está em conformidade com o projeto autorizado e aeronave ter sido cadastrada junto à ANAC e vinculada a uma pessoa (física ou jurídica, com CPF ou CNPJ no Brasil), que será a responsável legal pela aeronave.

Art. 18. O cadastro efetuado segundo esta seção será válido por 24 meses. O cadastro não revalidado até 6 meses depois de vencido será inativado e não poderá mais ser revalidado.

Art. 19. O CAER será considerado válido enquanto:

I - O RPAS estiver em conformidade com seu projeto autorizado, exceto por aquelas alterações autorizadas de acordo com o programa de manutenção do produto;

II - O RPAS não apresentar condição insegura; e

III - A RPA estiver cadastrada no Brasil.

Art. 20. Toda aeronave deve ser identificada com seu número de cadastro. A identificação deve ser mantida em uma condição legível para uma inspeção visual próxima e estar localizada no lado externo da fuselagem da aeronave.

#### CAPÍTULO IV DAS RESPONSABILIDADES DO OPERADOR DE RPAS

Art. 21. O operador de RPAS é responsável por usar RPA que possua a documentação necessária e válida.

Art. 22. O operador de RPAS é responsável pela conservação do RPAS em condições aeronavegáveis.

Art. 23. O operador de RPAS é responsável por garantir que o RPAS está sendo mantido conforme o programa de manutenção do RPAS elaborado pelo detentor da autorização daquele modelo.

Art. 24. O operador de RPAS é responsável por empregar pilotos remotos com treinamento e capacidade psicomotora e visual compatíveis com a operação pretendida.

Art. 25. A partir de (publicação da resolução + 6 meses), um operador de RPAS com uma frota maior que 5 RPA execute operações com RPA Classe 2 deve possuir um manual de operações que estabeleça, no mínimo:

I - Uma clara distribuição e definição das tarefas entre as pessoas da organização;

II - Uma lista de verificação interna para garantir que o pessoal envolvido está realizando suas tarefas adequadamente; e

III - Procedimentos para responder e reportar situações de emergência, incidentes e acidentes.

Art. 26. As operações devem possuir seguro com cobertura de danos a terceiros, exceto se forem realizadas exclusivamente em proveito do próprio operador da aeronave remotamente pilotada.

Art. 27. O operador de RPAS deve obter um termo de consentimento ou contrato do responsável pela área de operação, exceto se a operação for realizada em área sob sua responsabilidade direta.

Art. 28. O operador de RPAS deve reportar ao detentor da autorização do produto em um prazo máximo de 2 dias úteis qualquer evento de queda não-controlada da aeronave ou possível saída do volume de voo autorizado.

## CAPÍTULO V DAS RESPONSABILIDADES DO PILOTO REMOTO

Art. 29. O piloto remoto em comando de uma aeronave não tripulada é diretamente responsável pela condução segura da aeronave, pelas consequências advindas, e tem a autoridade final por sua operação.

Art. 30. Todos os pilotos remotos e observadores de RPA devem ser maiores de 18 anos.

Art. 31. O piloto remoto em comando de uma aeronave não tripulada é responsável pela verificação de suas condições quanto à segurança do voo. Ele deve descontinuar o voo, assim que possível, quando ocorrerem problemas mecânicos, elétricos ou estruturais que comprometam a segurança da operação.

Art. 32. O piloto remoto em comando e os observadores (se aplicável) de uma aeronave não tripulada devem obedecer às restrições quanto ao uso de substâncias psicoativas conforme a Seção 91.17 do RBAC 91.

Art. 33. Antes de iniciar um voo, o piloto remoto em comando de uma aeronave não tripulada deve tomar ciência de todas as informações necessárias ao planejamento do voo.

Art. 34. É vedado operar uma aeronave não tripulada, mesmo não sendo com o propósito de voar, de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas ou propriedades de terceiros.

Art. 35. A partir de (publicação da resolução + 3 meses), só será permitido que um piloto remoto opere uma RPA Classe 2 se:

I - Tiver sido aprovado no programa de treinamento estabelecido pelo detentor da autorização de projeto do respectivo modelo de RPAS; e

II - Possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida de qualquer categoria ou Certificado Médico Aeronáutico (CMA) de 1ª, 2ª, 3ª ou 5ª Classe válido.

Art. 36. A aprovação no programa de treinamento deve estar evidenciada em uma declaração emitida pelo próprio detentor da autorização ou instituição reconhecida formalmente pelo detentor da autorização.

## CAPÍTULO VI DOS DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

Art. 37. De acordo com as disposições da Resolução nº XXX/XXXX e desta portaria, para os efeitos de aplicação do art. 33 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, entende-se como devidamente licenciado o operador de RPAS que possuir:

a) Quanto à RPA:

I - Certidão de cadastro SISANT e CAER.

b) Quanto ao operador de RPAS:

I - Manual do operador de RPAS, se aplicável, a partir de (publicação da resolução + 6 meses); e

II - Manual(is) do produto (RPAS).

c) Quanto ao piloto remoto, a partir de (publicação da resolução + 3 meses):

I -Certificado médico aeronáutico de 1ª, 2ª, 3ª ou 5ª Classe ou CNH válidos; e

II -Declaração emitida pelo detentor da autorização do produto (ou pessoa, empresa ou instituição por ele credenciado) de que o piloto remoto concluiu com êxito o programa de formação estabelecida.

## CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 38. O cumprimento com as regras estabelecidas nessa portaria não isenta qualquer pessoa de cumprir as regras aplicáveis editadas pela ANATEL, DECEA e MAPA em suas respectivas matérias de competência.

Art. 39. A ANAC poderá solicitar, a qualquer momento, dados e comprovações a qualquer uma das partes envolvidas para verificar a real aderência aos objetivos da presente portaria.

Art. 40. Caso qualquer uma das partes envolvidas não cumpra com as condições estabelecidas nos programas e manuais estabelecidos ou com os critérios dessa portaria, a ANAC poderá suspender ou cancelar autorização e/ou certificados correspondentes, sem prejuízo das demais ações sancionatórias cabíveis.

Art. 41. Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.

Art. 42. Esta Portaria entra em vigor em (data de publicação + 2 meses).

**JOÃO SOUZA DIAS GARCIA**  
Superintendente de Padrões Operacionais

**ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO**  
Superintendente de Aeronavegabilidade

**MARIANA OLIVIERI CAIXETA ALTOÉ**  
Superintendente de Pessoal da Aviação Civil

### **PROGRAMA DE MANUTENÇÃO**

1. O programa de manutenção deve identificar as tarefas que apenas podem ser realizadas pelo detentor da autorização ou credenciado e aquelas que podem ser feitas pelo próprio operador.

2. O programa de manutenção poderá atribuir ao operador a responsabilidade por tarefas de manutenção mais simples que não requeiram conhecimentos, habilidades ou ferramentas especiais tais como montagem/desmontagem, limpeza e troca de componentes cuja falha não afete a segurança operacional.

3. O detentor da autorização é responsável por disponibilizar um modo (através de cadernetas físicas, meio eletrônico ou combinação desses) que permita acesso aos registros das ações de manutenção realizadas.

4. O programa de manutenção deve estabelecer um meio para que o operador do RPAS possa determinar se qualquer modificação (em especial, aquelas que possam ser disponibilizadas por terceiros como, por exemplo, atualizações de software ou novos tipos de cargas-paga) foi avaliada pelo detentor da autorização do projeto e está autorizada para uso.

## INVESTIGAÇÃO TÉCNICA DE SEGURANÇA

1. A investigação técnica deve ser feita e assinado por um engenheiro com qualificação e atribuição adequada no CREA que pode ser também o responsável técnico pelo autorização do produto junto à ANAC.

2. A investigação técnica deve demonstrar um nível de risco solo menor ou igual à 2 de acordo com a metodologia SORA (Specific Operational Risk Assessment) publicada pela JARUS e EASA.

2.1. A aeronave deve apresentar dimensões menores ou iguais à 3 metros.

2.2. A aeronave deve possuir uma energia cinética menor que 34 kJ.

NOTA 1. A demonstração de energia cinética não é requerida caso a aeronave possua peso máximo de decolagem menor que 115 kg e uma velocidade operacional máxima menor que 24 m/s.

3. Não deve haver falha simples não-mitigadas de sistemas que possam resultar na saída do volume de voo autorizado (fly-away)

3.1. Falhas simples de sistema que poderiam resultar em fly-away devem ser mitigadas através de:

a) Detecção por sistema (anúncio) ou observação visual (VLOS) com ação automática ou do piloto remoto que previna o fly-away, e/ou

b) Limitações operacionais adicionais (por exemplo, distância mínima de áreas povoadas e locais com movimento/presença significativa de terceiros como rodovias e centros de lazer/compras) que mitiguem o perigo para um nível de risco aceitável

4. Os dispositivos, sensores e demais componentes técnicos (incluindo redundâncias) considerados na investigação devem ser claramente identificados na documentação.

5. A investigação do Responsável Técnico deve ser documentada em relatório enviado junto com a declaração.

6. Qualquer desvio dos critérios estabelecidos no presente Anexo deve ser claramente identificado e informado para a ANAC no momento do peticionamento da autorização do projeto do RPAS para que possa ser avaliado quanto à sua aceitabilidade.