

## 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Identificou-se que no processo de registro de aeronave remotamente pilotada (RPA) Classe 3 que opera além da linha de visada visual (BVLOS) ou acima de 400 pés e de RPA Classe 2 há ônus administrativo excessivo, havendo pouca aderência dos regulados às regras de registro e marcas definidas na Subparte D do RBAC-E 94.

1.2. O problema tem relação com os documentos requeridos para a matrícula no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) de acordo com a legislação aplicável os quais são muitas vezes difíceis ou caros de serem obtidos, em especial, para RPA de pequeno porte ainda que destinados a operações mais complexas. As formalidades documentais exigidas por lei mostram-se incompatíveis com a principal forma de comercialização destes RPAS, qual seja, o comércio eletrônico.

1.3. Conquanto, esse problema não seja um completo impeditivo para o desenvolvimento do setor e, de fato, algumas aeronaves remotamente pilotadas já tenham sido registradas com sucesso, a imposição desse processo nesses casos é atualmente considerado pela própria ANAC como desproporcional e gera ônus injustificados para os interessados e para a própria ANAC.

1.4. Dessa forma, a ANAC estabeleceu prioridade no tratamento desse assunto com o Tema 3 Agenda Regulatória, Registro e cadastro de RPA - Subparte D do RBAC-E 94, conforme [Portaria nº 3829, de 23 de dezembro de 2020](#) e pela iniciativa 03.02 do Programa Voo Simples: Fim da exigência de registro para Drone Classe2, instituído pela [Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020](#).

1.5. A Análise de Impacto Regulatório (AIR) realizada recomenda a adoção da *Opção 2 - Substituir a exigência de registro por um cadastro simplificado para RPA Classe 2 e 3*. Para RPA Classe 3 que opera BVLOS ou acima de 400 pés e para RPA Classe 2 substituir a exigência de registro na Subparte D do RBAC-E 94 por cadastro, tal como já praticado com as RPA Classe 3 que operam VLOS abaixo de 400 pés. Todas essas RPA passariam a ser cadastradas no Sistema de Aeronaves não Tripuladas (SISANT).

### a) Impactos Positivos:

I - Redução do ônus administrativo para a ANAC nas atividades da Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB).

II - Redução do ônus administrativo e burocracia para o requerente devido a não exigência de entrega de documentos para o registro no RAB.

III - Redução de custos para o requerente, devido a não incidência de TFAC.

IV - Tendência a aumento da aderência pelos regulados aos requisitos de cadastro de RPA.

V - Facilita o acesso aos dados de aeronaves não tripuladas (atualmente as RPAs dessas classes destinadas para uso experimental são registradas nas categorias PET e PEX tal qual as aeronaves tripuladas o que torna complexa a extração de dados específicos).

VI - Compatibilidade com as oportunidades de correções e melhorias em estudo no Tema 5 da Agenda Regulatória 2021/2022 - Revisão do RBAC-E 94.

b) Impactos Negativos: Não há. Não se identificou também impacto em assuntos de competência do DECEA. O assunto foi coordenado previamente com esse órgão e se verificou que a digitalização dos serviços (por exemplo, CPDLC e UTM) tornará essas operações ainda menos dependentes de comunicação rádio bilateral por voz com ATC.

1.6. Para a implementação dessa opção será necessário:

a) Publicação de nova resolução para emendar o RBAC-E nº 94, alterando dispositivos das Subpartes de D e H referentes ao registro de RPA Classe 3 que opera BVLOS ou acima de 400 pés e de RPA Classe 2;

b) Alteração do SISANT a fim de permitir os novos procedimentos de cadastro;

c) Atualização do Manual de Usuário do SISANT, esclarecendo os novos procedimentos para os requerentes.

## 2. INTRODUÇÃO

2.1. O RBAC-E nº 94 criou condições para operações de RPA Classe 3 BVLOS acima de 400 pés e RPA Classe 2. Mesmo após passados 3 anos da sua edição, a regra ainda possui um caráter inovador no mundo uma vez que a grande maioria das autoridades de outros países ainda não estabeleceram mecanismos similares.

2.2. Existem atualmente 4 processos de autorização de projeto concluído que correspondem a 6 modelos autorizados, para os quais cerca de 90 aeronaves já foram registradas ou estão em processo para tal. Esse número tem certa expressividade internacional o que pode se demonstrar por webinar realizado pela ICAO em agosto de 2020 sobre operações BVLOS onde os países apontados com maior número de operadores autorizados para esse tipo de operação seriam Austrália (85) e Canadá (35).

2.3. Apesar disso, a ANAC tem verificado que o nível de atendimento às regras do RBAC-E 94 neste setor ainda é baixo.

2.4. A tabela abaixo apresenta levantamento sobre a situação das aeronaves remotamente pilotadas de projetos que já foram autorizados pela ANAC.

Modelos	Aeronaves em operação no Brasil	SISANT	RAB
Arator 5B/C	210	122	25
eBee Classic/Plus/SQ	500	265	63
Echar 20D	75	31	9
<b>Total</b>	<b>825</b>	<b>408</b>	<b>97</b>

- O número de aeronaves em operação na tabela são estimativas fornecidas por pessoas do setor e no número de série das aeronaves cadastradas/registradas.
- Os dados do SISANT e RAB foram extraídos em 19/05/2021

2.5. Se pode ver pelos dados acima que para cerca de 50% de RPA, os usuários aparentemente tiveram a intenção de regularizá-las, mas o fizeram de maneira que limita a operação e não permite explorar de forma legal todas as capacidades do produto. Apenas 12% das aeronaves foram totalmente regularizadas ou estão em processo para tal.

2.6. Esse baixo nível pode ser atribuído em grande parte à quatro fatores: (1) falta de compreensão sobre a regra, (2) percepção de impunidade e ausência de fiscalização e (3) dificuldades burocráticas para operar de maneira legal e (4) burocracia e custos excessivos para a regularização da aeronave. Ainda que os três primeiros aspectos sejam extremamente relevantes e devem ser tratados adequadamente pela ANAC, **a presente AIR objetiva explorar especialmente o quarto aspecto mencionado.**

2.7. Dessa forma, a ANAC estabeleceu prioridade no tratamento desse assunto com o Tema 3 Agenda Regulatória, Registro e cadastro de RPA - Subparte D do RBAC-E 94, conforme [Portaria nº 3829, de 23 de dezembro de 2020](#) e pela iniciativa 03.02 do Programa Voo Simples: Fim da exigência de registro para Drone Classe2, instituído pela [Portaria nº 2.626, de 7 de outubro de 2020](#).

2.8. Durante a elaboração da AIR, foram consultados servidores da ANAC das seguintes unidades: SAR/GTRAB, SAR/GCPP, SPO/GTNO, SPO/GCAC/GTVA, SPO/GOAG/GTVC e STI/GESI e representantes do DECEA.

2.9. A profundidade da análise (Nível da AIR) foi definida seguindo-se as orientações do Guia de AIR da ANAC e da Matriz de Aplicação dos Níveis de AIR.

- Significância: Pequena
- Complexidade: Mínimo
- AIR Nível II Opcional

### 3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

#### 3.1. Contextualização da situação-problema e definição do problema

3.1.1. Conforme apresentado na seção 2 Introdução, identificou-se que no processo de registro de RPA Classe 3 que opera BVLOS ou acima de 400 pés e de RPA Classe 2 há ônus administrativo, não havendo aderência dos regulados às regras de registro e marcas definidas na Subparte D do RBAC-E 94.

3.1.2. O problema tem relação com os documentos requeridos para a matrícula no RAB de acordo com a legislação aplicável os quais são muitas vezes difíceis ou caros de serem obtidos, em especial, para RPA de pequeno porte ainda que destinados a operações mais complexas. As formalidades documentais exigidas por lei mostram-se incompatíveis com a principal forma de comercialização destes RPAS, qual seja, o comércio eletrônico.

3.1.3. Conquanto, esse problema não seja um completo impeditivo para o desenvolvimento do setor e, de fato, algumas aeronaves remotamente pilotadas já tenham sido registradas com sucesso, a imposição desse processo nesses casos é atualmente considerado pela própria ANAC como desproporcional e gera ônus injustificados para os interessados e para a própria ANAC.

3.1.4. Deve-se observar que a sistemática de registro público estabelecida pelos artigos 72 a 85 da Lei nº 7.565/86, existe não apenas para segurança do sistema de aviação, mas igualmente para regularizar o direito de propriedade sobre aeronaves, conferindo estabilidade e segurança jurídica aos titulares de interesses patrimoniais. Isso porque, em nosso ordenamento, bens com maior expressividade econômica possuem por parte do legislador um tratamento diferenciado que lhes sujeita a maiores formalidades em transações negociais.

3.1.5. Ao elaborar o atual sistema legal, o legislador não concebeu a existência dos RPAS, não existindo ponderação acerca da variação de expressão econômica, vida útil e capacidade negocial, que são limitadas quando comparadas com as aeronaves em seu conceito tradicional.

#### 3.2. Identificação e análise das causas e consequências

3.2.1. Os atuais procedimentos para registro de RPA foram mapeados conforme figuras 1 e 2 abaixo. As atividades que são demandadas no processo de registro e que possuem interface com a Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro-GTRAB estão marcadas na cor "verde escuro".

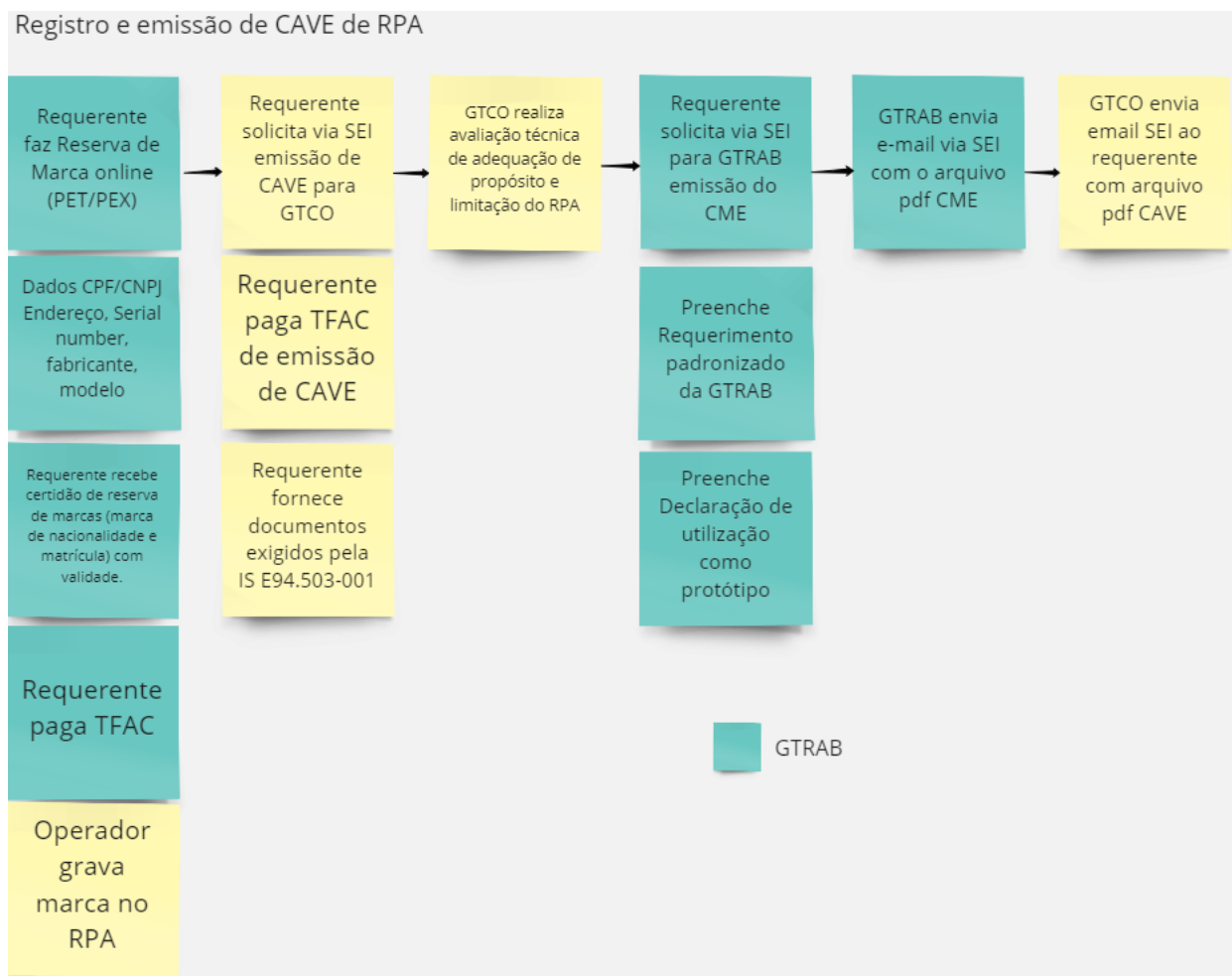


Figura 1 - Registro e Emissão de CAVE para RPA

## Registro e Emissão de CAER de RPA

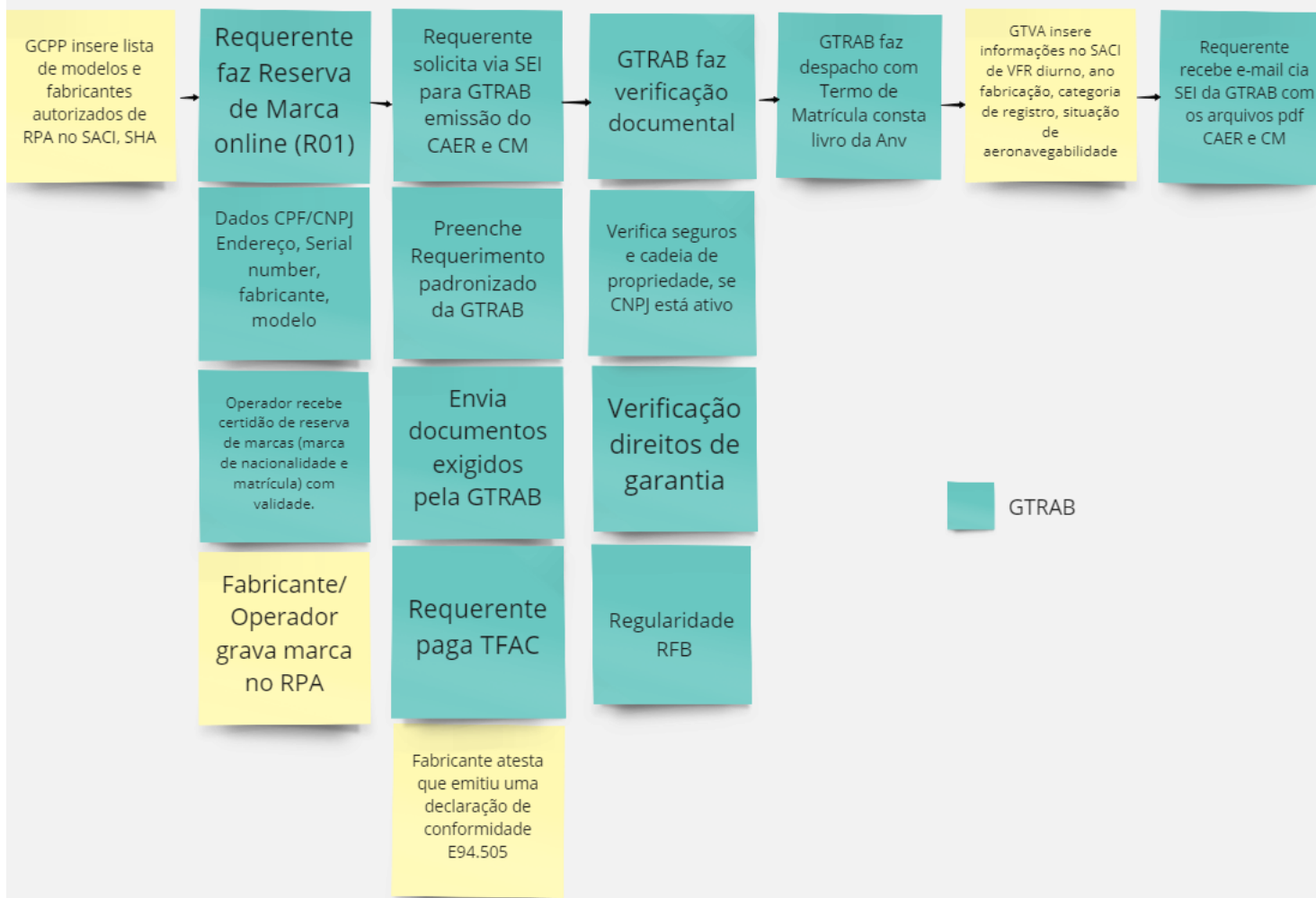


Figura 2 - Registro e Emissão de CAER para RPA

3.2.2. Os problemas analisados foram estruturados em uma "Árvore de Problemas", identificando-se suas causas e consequências, conforme Figura 3 abaixo.

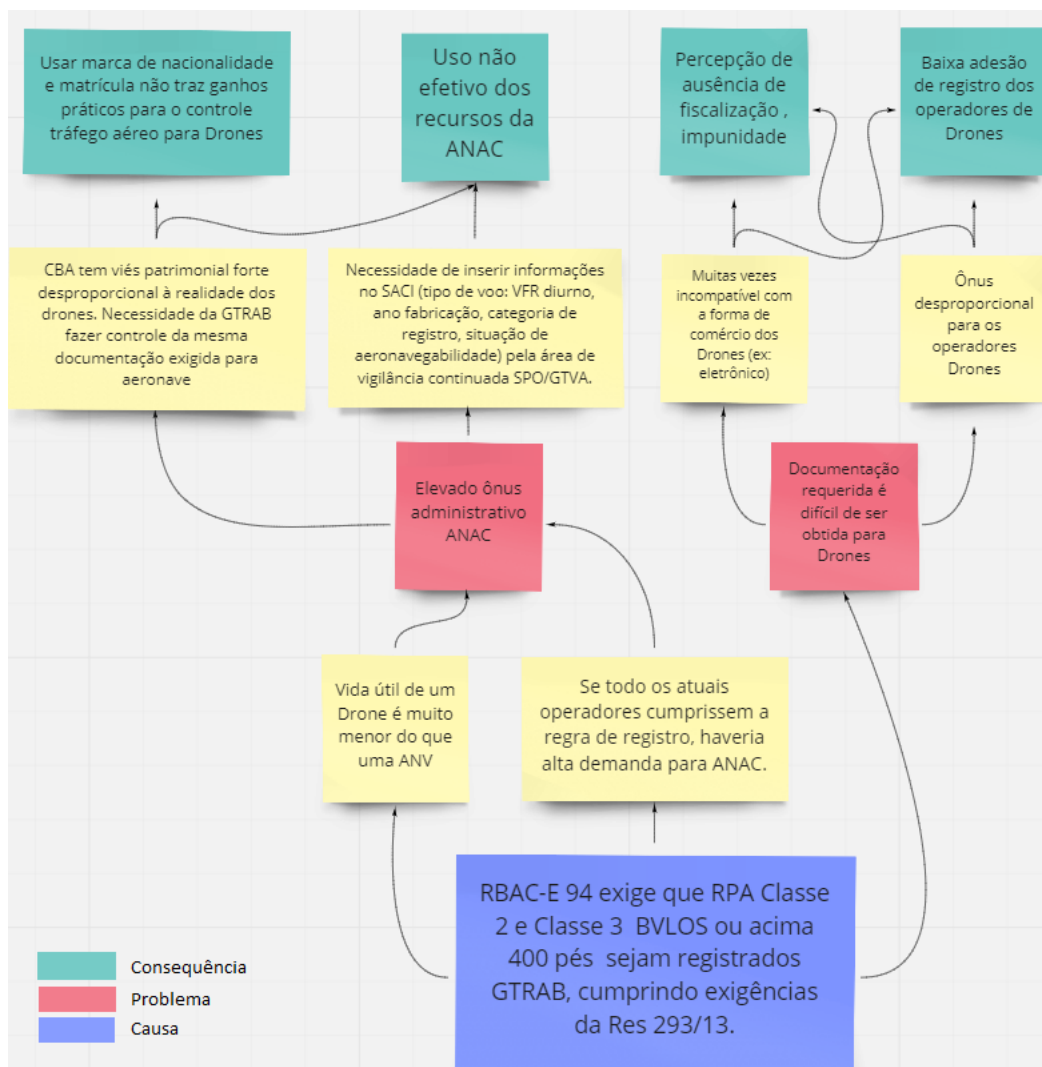


Figura 3 - Árvore de Problemas

3.2.3. A causa principal identificada é que os requisitos da Subparte D do RBAC-E 94 exigem o registro de RPA que possui projeto autorizado pela ANAC ou um certificado de tipo.

E94.301 Registro e cadastro

a) Todas as RPA que sejam de um projeto autorizado ou de um tipo certificado devem ser registradas atendendo ao disposto na Resolução nº 293, de 9 de novembro de 2013, que dispõe sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro. Essas aeronaves fazem jus a um Certificado de Marca Experimental ou a um Certificado de Matrícula, conforme aplicável.

3.2.4. Conforme requisitos da Subparte E do RBAC-E 94, a RPA Classe 2 e a RPA Classe 3 que opere BVLOS ou acima de 400 pés, precisam possuir um projeto autorizado pela ANAC.

3.2.5. O mapeamento do problema identificou que para esses RPA as exigências de registro, que constam na Resolução nº293/2013, resultam em elevado ônus tanto para a ANAC como para os requerentes.

### 3.3. Identificação dos agentes afetados

3.3.1. ANAC

3.3.2. Operador de RPA Classe 3 que opera BVLOS ou acima de 400 pés

3.3.3. Operador de RPA Classe 2

3.3.4. DECEA

### 3.4. Delimitação da base legal de atuação da ANAC

3.4.1. [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 5º e art. 8º inciso X](#)

3.4.2. [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, arts. 72 a 85.](#)

3.4.3. [Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013](#)

3.4.4. A definição de aeronave contida no art. 106 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer) abarca também as aeronaves não tripuladas. Portanto, elas são objeto de regulação e fiscalização da ANAC, por força da Lei 11.182, de 2005, que define as competências desta Agência.

3.4.5. O enquadramento das aeronaves não tripuladas como aeronaves atrai uma vasta gama de dispositivos legais, dentre os quais, o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica. Alguns dispositivos daquela Lei não se aplicam exatamente às aeronaves não tripuladas, seja pela sua natureza (o fato de não possuir piloto a bordo da aeronave, as suas dimensões muitas vezes reduzidas, etc.), seja pelo contexto em que essas aeronaves se inserem atualmente (ausência de harmonização internacional a respeito do assunto em decorrência da necessidade de padrões e práticas recomendadas pela ICAO com detalhamento suficiente, nível de maturidade da tecnologia ainda incipiente em alguns aspectos, etc.).

3.4.6. Esse assunto já foi objeto de análise por parte da Procuradoria da ANAC, a qual se pronunciou sobre o assunto no Parecer n. 292/2014/PF-ANAC/PGF/AGU/asbdn como segue:

*O afastamento da incidência dos dispositivos da legislação federal dependerá de uma abordagem casuística que leve em consideração a caracterização específica do VANT, qual seja, a ausência de tripulação. Assim, a exclusão dos VANTS do sistema normativamente desenhado para aeronaves, demandará uma análise caso a caso de todo o ordenamento jurídico para delimitar, na situação concreto, de forma motivada nas características inerentes aos VANTS, quais dispositivos não se adequam a sua natureza e, por isso, não podem ser aplicados. Nesse exercício, a área técnica terá de curar de fundamentar a não incidência na natureza do VANT e na ausência de majoração dos riscos. Assim, encontra limitações sobre as motivações de caráter econômico e de contingenciamentos administrativos para processar determinadas demandas.*

*Percebe-se que não se trata, no caso, de flexibilização da norma, mas de impossibilidade de sua incidência em razão da ausência de compatibilidade de seus termos com a natureza do VANT.*

3.4.7. Uma análise realizada a época da edição do RBAC-E nº 94 é apresentada na Nota Técnica 63/2014/GTPN/SAR. Sobre os artigos do CBAer relacionados com o registro de aeronaves, o seguinte foi argumentado:

*Art 20 Inciso I: "O cadastro (em vez do registro) e as autorizações para as operações até 400ft AGL em linha de visada visual (VLOS) com RPA de até 25 kg podem ser consideradas permissões especiais conforme o caput deste artigo. O cadastro não confere marcas de nacionalidade e matrícula à RPA e não é constitutivo. Para as demais operações, serão exigidas marcas de nacionalidade e matrícula e a RPA deverá ter certificados de matrícula e aeronavegabilidade, conforme requerido por este inciso, os quais deverão estar de posse do piloto remoto na estação de pilotagem remota."*

*Arts. 72 a 83: "As RPA seguirão o processo de registro usualmente aplicado a aeronaves tripuladas. Para as RPA de até 25 kg a serem operadas até 400ft AGL e em linha de visada visual, é facultado ao proprietário realizar, em vez do registro, um cadastro simplificado e não constitutivo (permissão especial com base no Art. 20 deste Código)."*

3.4.8. Nota-se que a presente proposta de ampliar o instituto do cadastro em substituição ao registro segue argumentação técnica e regulatória idêntica uma vez que pelos problemas regulatórios apontados se demonstrou a inadequabilidade do registro para as aeronaves não tripuladas até 150 kg e a sua ausência não representa majoração dos riscos.

3.4.9. Adicionalmente, conforme a presente proposta, o cadastro não substituirá a necessidade de uma autorização especial nos termos do Artigo 20, seja na forma da emissão de um certificado de aeronavegabilidade ou outro mecanismo de autorização eventualmente considerado adequado pela ANAC.

### 3.5. Descrição dos objetivos

3.5.1. Foram identificados os seguintes objetivos, de acordo com o [PLANO ESTRATÉGICO 2020 - 2026](#) da ANAC:

- Objetivo Estratégico 9 - Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços. Este é um propósito permanente desta Agência, tendo o presente estudo sido incluído no Programa Voo Simples, iniciativa 03.02.
- Objetivo Estratégico 2 - Garantir a segurança da aviação civil. É dever da Agência garantir o nível aceitável de segurança nas atividades por ela reguladas.

### 3.6. Abordagem dos riscos envolvidos no contexto do problema regulatório

3.6.1. Conforme Guia de AIR da ANAC, item não aplicável devido à baixa complexidade e significância da matéria.

### 4. IDENTIFICAÇÃO E IDEACÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO

#### 4.1. Mapeamento da experiência internacional

4.1.1. Conforme Guia de AIR da ANAC, item não aplicável devido à baixa complexidade e significância da matéria.

#### 4.2. Descrição das opções de ação consideradas, incluindo a opção de "não ação" e as possíveis combinações de opções

4.2.1. *Opção 1 - Não ação.* Manter a exigência de registro na Subparte D do RBAC-E 94 para RPA Classe 3 que opera BVLOS ou acima de 400 pés e para RPA Classe 2

4.2.2. *Opção 2 - Substituir a exigência de registro por um cadastro simplificado para RPA Classe 2 e 3.* Para RPA Classe 3 que opera BVLOS ou acima de 400 pés e para RPA Classe 2 substituir a exigência de registro na Subparte D do RBAC-E 94 por cadastro, tal como já praticado com as RPA Classe 3 que operam VLOS abaixo de 400 pés. Todas essas RPA passariam a ser cadastradas no Sistema de Aeronaves não Tripuladas (SISANT), seguindo o padrão de código de cadastro deste sistema: 2 letras + 9 números, conforme descrito abaixo.

- a) PR-XXXXXXXXXX, formato utilizado para RPA Classe 3 que opera VLOS abaixo de 400 pés com propósito recreativo.
- b) PP-XXXXXXXXXX, formato utilizado para RPA Classe 3 que opera VLOS abaixo de 400 pés com propósito profissional.
- c) PS-XXXXXXXXXX, novo formato que será utilizado para as RPA Classe 2 ou Classe 3 que operem BVLOS ou acima de 400 pés com propósito específico.

#### 4.3. Síntese das opções não consideradas e da motivação utilizada

4.3.1. Não foram consideradas opções que não exigissem um cadastro para a RPA pois isso degradaria muito o nível de segurança dada à inexistência de informações sobre o proprietário, o operador e a aeronave, o que não atenderia os objetivos deste estudo.

#### 4.4. Abordagem dos efeitos esperados das opções de ação sobre os riscos mapeados no contexto e dos riscos das próprias opções

4.4.1. Conforme Guia de AIR da ANAC, item não aplicável devido à baixa complexidade e significância da matéria.

### 5. ANÁLISE DE IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES

#### 5.1. Descrição da estrutura de análise

5.1.1. Conforme Guia de AIR da ANAC, item não aplicável devido à baixa complexidade e significância da matéria.

#### 5.2. Identificação dos impactos positivos e negativos das opções de ação, incluindo a opção de "não ação" e sua tendência de evolução

5.2.1. *Opção 1 - Não ação.*

- a) Impactos Positivos: Não há.
- b) Impactos Negativos:

I - Tendência de forte aumento no número de aeronaves Classe 3 destinadas à essas operações nos próximos anos (podendo facilmente ultrapassar a casa de 1.000 aeronaves em menos de 5 anos) o que resultaria em dificuldades para atender a demanda com a atual estrutura da agência, bem como a exaustão das marcas disponíveis de nacionalidade e matrícula brasileiras.

II - A aplicabilidade dos requisitos de registro de aeronave cria ônus e burocracias que as próprias áreas técnicas da ANAC julgam como injustificadas e que tem afastado os interessados em cumprir com as regras.

III - As formalidades documentais exigidas por lei mostram-se incompatíveis com a principal forma de comercialização destas RPA.

IV - A vida útil reduzida demanda um grande esforço para manter a base de dados atualizada, porquanto na sistemática de marcas de nacionalidade e matrícula a questão patrimonial está vinculada ao registro.

V - A utilização de marcas de nacionalidade e matrícula não traz ganhos práticos para o controle de tráfego aéreo.

5.2.2. *Opção 2 - Substituir a exigência de registro por um cadastro simplificado para RPA Classe 2 e 3.*

- a) Impactos Positivos:

- I - Redução do ônus administrativo para a ANAC nas atividades da Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB).
  - II - Redução do ônus administrativo e burocracia para o requerente devido a não exigência de entrega de documentos para o registro no RAB.
  - III - Redução de custos para o requerente, devido a não incidência de TFAC.
  - IV - Tendência a aumento da aderência pelos regulados aos requisitos de cadastro de RPA.
  - V - Facilita o acesso aos dados de aeronaves não tripuladas (atualmente as RPAs dessas classes destinadas para uso experimental são registradas nas categorias PET e PEX tal qual as aeronaves tripuladas o que torna complexa a extração de dados específicos).
  - VI - Compatibilidade com as oportunidades de correções e melhorias em estudo no Tema 5 da Agenda Regulatória 2021/2022 - Revisão do RBAC-E 94.
- b) Impactos Negativos: Não há. Não se identificou também impacto em assuntos de competência do DECEA. O assunto foi coordenado previamente com esse órgão e se verificou que a digitalização dos serviços (por exemplo, CPDLC e UTM) tornará essas operações ainda menos dependentes de comunicação rádio bilateral por voz com ATC.

**5.3. Comparação das opções de acordo com a metodologia descrita**

5.3.1. A *Opção 2 - Substituir a exigência de registro por um cadastro simplificado para RPA Classe 2 e 3* mostrou-se mais vantajosa devido às informações apresentadas no item 5.2.2.

**5.4. Identificação da ação ou combinação de ações considerada mais adequada ao contexto pela equipe**

5.4.1. Foi considerada mais a adequada a *Opção 2 - Substituir a exigência de registro por um cadastro simplificado para RPA Classe 2 e 3*.

5.4.2. Aderência da proposta às Diretrizes para Qualidade Regulatória

Ambiente Regulatório

<b>Estratégias utilizadas</b>	<b>Comentários</b>
Desenvolver mecanismos de planejamento em todos os tipos de atividade regulatória que estimulem o adequado e consciente comportamento dos entes regulados do setor, a fim de promover a segurança das operações e a qualidade do serviço prestado à sociedade.	A iniciativa consta do Programa Voo Simples, dando previsibilidade ao setor sobre a mudança nos procedimentos de cadastro dos RPA Classe 2 e Classe 3 Especial.
Adotar mecanismos mais eficientes de participação social e de divulgação das ações planejadas em todos os tipos de atividade regulatória, de modo a zelar pelo interesse público e a criar um ambiente regulatório previsível, capaz de proporcionar maior segurança às decisões regulatórias da Agência e às ações do mercado.	Foi realizada consulta à sociedade para priorização da demanda no Programa Voo Simples e se propõe a realização de uma Consulta Pública.
Estabelecer instrumentos de ação regulatória que sejam coerentes com o grau de intervenção necessária, que não gerem empecilhos à evolução tecnológica do setor e que, respeitados os limites aceitáveis de risco, considerem as peculiaridades dos diversos entes regulados e minimizem as distorções concorrenciais.	A proposta visa simplificar os procedimentos de cadastro das RPA considerando suas peculiaridades de modo a aumentar a aderência dos regulados aos requisitos, eliminando empecilhos burocráticos.
Garantir que a modelagem de intervenção nos diferentes tipos de atividade regulatória, aplicados aos diversos segmentos do setor, sejam proporcionais à exposição do risco gerado à sociedade, ao comportamento histórico do segmento e à condição econômica do ente regulado.	A proposta visa simplificar os procedimentos de cadastro das RPA de forma que os requisitos sejam proporcionais à exposição do risco gerado à sociedade.

Regulação Técnica

<b>Estratégias utilizadas</b>	<b>Comentários</b>
Ao estabelecer os requisitos técnicos, promover meios de incentivo à inovação e evitar que constituam obstáculo ao desenvolvimento do setor ou que causem entraves à concorrência.	A proposta visa simplificar os procedimentos de cadastro das RPA de modo a aumentar a aderência dos regulados aos requisitos, eliminando empecilhos burocráticos.

Regulamentação

<b>Estratégias utilizadas</b>	<b>Comentários</b>
Aplicar técnicas de avaliação do impacto regulatório desde os estágios iniciais do processo de formulação de novas propostas de regulamentação, com o levantamento de alternativas e a análise dos benefícios previstos versus os custos decorrentes da proposta para a sociedade, para os entes regulados e para o Poder Público.	A elaboração de uma AIR foi iniciada desde o princípio do desenvolvimento da proposta em tela.
Considerar, além da própria regulamentação, outros mecanismos regulatórios que se demonstrem mais eficientes para promover o adequado e consciente comportamento dos entes regulados.	Os requisitos mínimos para o cadastro constarão no regulamento e os procedimentos para cadastro constam no manual do Sistema de Aeronaves não Tripuladas (SISANT).
Estimular os agentes econômicos do setor a estruturar e apresentar dados que permitam a qualificada avaliação de impacto em todas as etapas do desenvolvimento normativo: na identificação dos problemas e das possíveis soluções, nas discussões das alternativas regulatórias que podem ser consideradas e na elaboração da proposta de regulamentação	Foi realizada consulta à sociedade para priorização da demanda no Programa Voo Simples. Além disso, a consulta pública representará uma nova oportunidade para a apresentação deste tipo de dados.

Permitir que os agentes econômicos que possam ter seus direitos ou interesses afetados por proposta de regulamentação tenham acesso a informações básicas que contemplem, ao menos, os devidos esclarecimentos, motivações, referências utilizadas nos estudos, alternativas consideradas e impactos esperados, bem como meios adequados para a sua manifestação junto à ANAC.	Proposta em tela será submetida à consulta pública.
Respeitar os princípios da transparência e da ampla participação no processo normativo, a fim de garantir a manifestação das necessidades legítimas dos interessados e das partes afetadas pela regulamentação.	Proposta em tela será submetida à consulta pública.
Garantir a participação das Unidades Organizacionais da Agência responsáveis pelas atividades de certificação, outorga e fiscalização no processo de elaboração de proposta de regulamentação.	Assunto coordenado com com as unidades referenciadas no item 2.8.
Assegurar meios para que a regulamentação proposta seja compreensível e clara e para que as partes interessadas possam facilmente compreender seus direitos e obrigações, garantindo, inclusive, a padronização e uniformização de termos, conceitos e definições.	Os termos utilizados nesta proposta se harmonizam com os regulamentos vigentes da ANAC.
Promover a coerência entre os regulamentos da ANAC, os normativos dos demais entes e órgãos públicos e a legislação nacional, evitando a redundância ou o conflito normativo.	A proposta em tela é coerente com regulamentação nacional.
Estabelecer mecanismos para monitorar continuamente a eficácia da regulamentação, definindo métricas que permitam a sua avaliação <i>ex ante</i> e <i>ex post</i> .	A GCPP informará a GTNI sobre qualquer problema relacionado à revisão proposta.

5.4.3. Listagem dos atos que devam ser revogados/alterados para implementação da opção proposta, de acordo com os dispositivos do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019

a) Propõe-se a publicação de nova resolução para emendar o RBAC-E nº 94, alterando dispositivos das Subpartes de D e H referentes ao registro de RPA Classe 3 que opera BVLOS ou acima de 400 pés e de RPA Classe 2.

5.4.4. Indicação do alinhamento aos Anexos da ICAO (CC/EFOD) e às respostas e evidências das *Protocol Questions (self-assessment)* das auditorias dos programas USOAP-CMA ou USAP-CMA, conforme a matéria envolvida

a) Nos termos do artigo 19 da Convenção de Chicago, cada Estado contratante tem o direito de desenvolver regras e regulamentos com relação ao registro de aeronaves, em conformidade com seu ordenamento interno. Nesse tocante às alterações propostas, por disciplinarem apenas aspectos procedimentais ao sistema do Registro Aeronáutico, não impactam em matéria disciplinada nos Anexos da Organização Internacional de Aviação Civil - ICAO .

b) Nota-se que a Convenção de Chicago, em respeito aos diferentes sistemas jurídicos existentes nos países signatários, não apenas permitiu a prevalência dos ordenamentos internos, como se absteve de traçar maiores definições sobre o assunto. A matéria de registro aeronáutico é de soberania dos países signatários e, portanto, afeta a regulamentação interna.

c) Os Anexos da ICAO são aplicáveis apenas àquelas aeronaves engajadas em operações internacionais. Para as RPA Classe 2 e 3 não há previsão de emissão de certificado de aeronavegabilidade padrão, logo elas já estão limitadas, à princípio, apenas a operações domésticas. Assim, a avaliação de CC/EFOD não é aplicável.

## 5.5. Abordagem dos riscos envolvidos no processo de análise e comparação de impactos

5.5.1. Conforme Guia de AIR da ANAC, item não aplicável devido à baixa complexidade e significância da matéria.

## 6. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

### 6.1. Descrição das principais estratégias do plano de implementação, fiscalização e monitoramento (ações, responsáveis e estimativa inicial de prazos)

6.1.1. Os procedimentos propostos para o cadastro de RPA foram mapeados conforme figuras 4 e 5 abaixo. As novas atividades para o processo de cadastro estão marcadas na cor "verde".



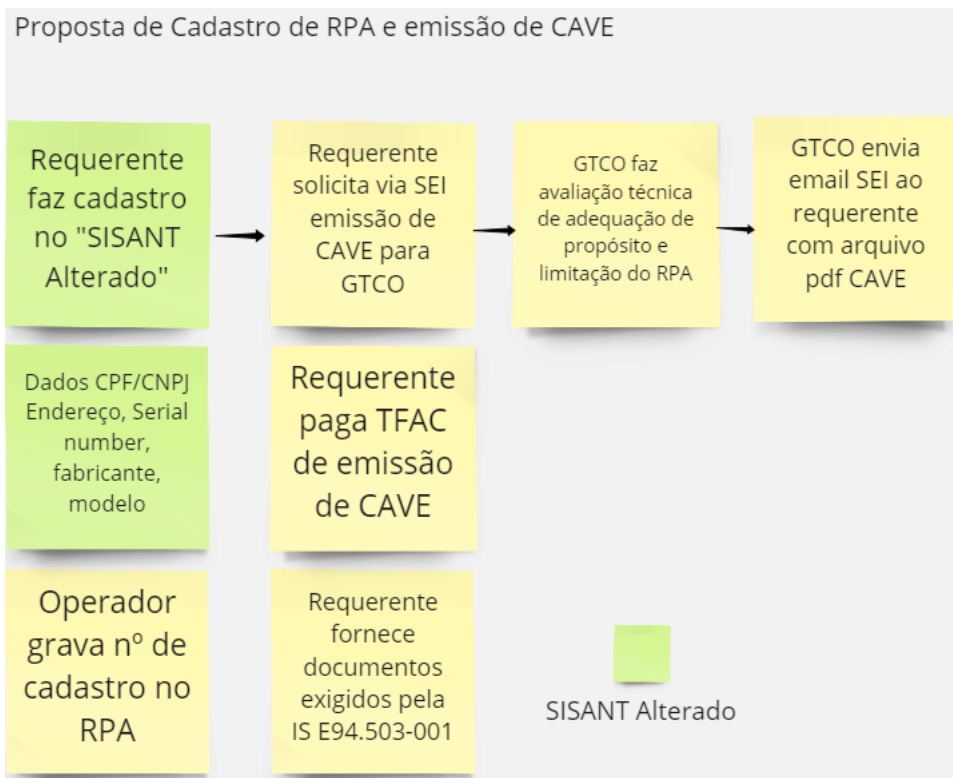


Figura 4 - Proposta de cadastro de RPA e emissão de CAVE

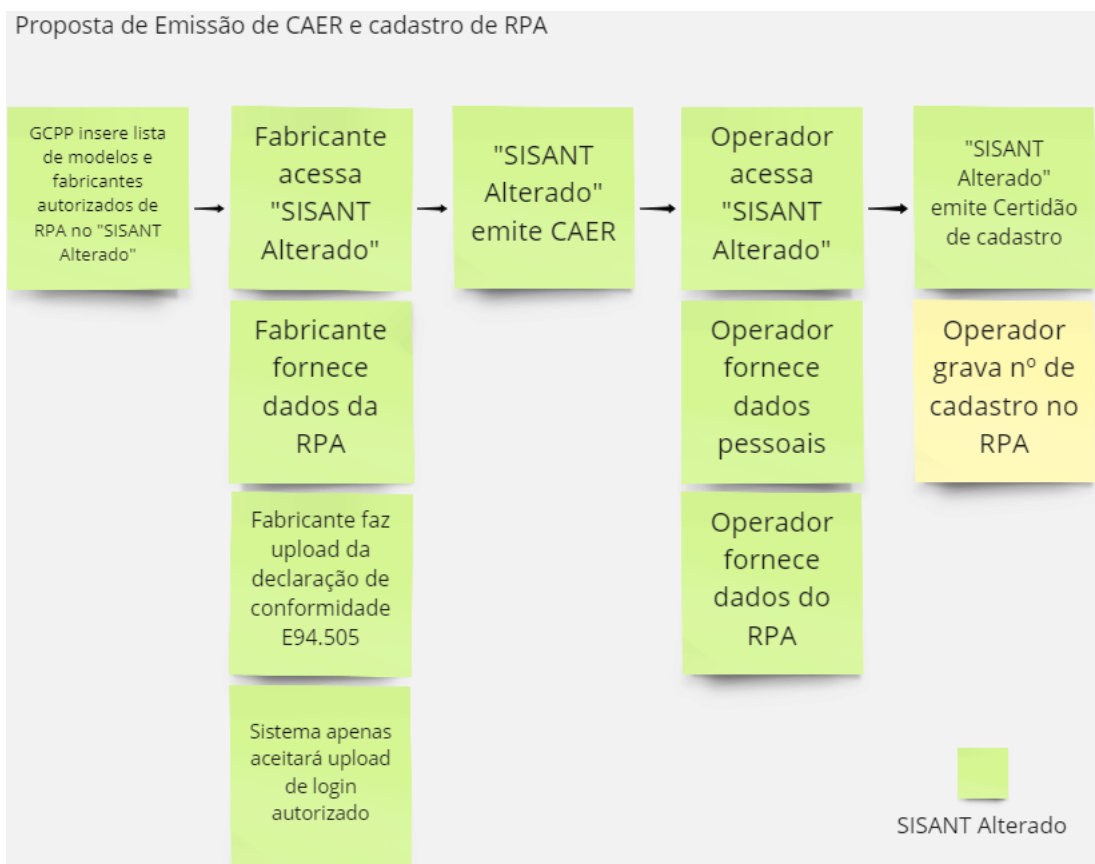


Figura 5 - Proposta de emissão de CAER e cadastro de RPA

6.1.2. Comparando-se os atuais procedimentos (em verde escuro) das Figura 1 e 2 com os novos propostos (em verde) nas Figura 4 e 5, verifica-se que há considerável simplificação para os requerentes. Os novos procedimentos permitirão aos requerentes a obtenção do serviço requerido com maior agilidade, diretamente do SISANT.

6.1.3. Identifica-se a necessidade de alteração no SISANT, sendo o prazo para implementação a ser definido pela Superintendência de Tecnologia da Informação (STI) da ANAC. Reuniões para inclusão da demanda no Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) estão sendo realizadas com a participação da SAR e SPO.

6.1.4. Será necessária a atualização do Manual de Usuário do SISANT (5732861), esclarecendo os novos procedimentos para os requerentes.

6.1.5. Regras de transição



- a) O registro e certificados emitidos continuam válidos até que sejam cancelados pela ANAC.
- b) Detentores dos certificados e registros, à seu critério, podem requerer a substituição pelo novo modelo.

6.2. **Abordagem dos riscos relativos às estratégias de implementação, fiscalização e monitoramento**

6.2.1. Conforme Guia de AIR da ANAC, item não aplicável devido à baixa complexidade e significância da matéria.

7. **CONCLUSÃO**

7.1. Com base na exposição técnica, recomenda-se implementar a *Opção 2 - Substituir a exigência de registro por um cadastro simplificado para RPA Classe 2 e 3*, estando de acordo com o interesse público sem ameaçar a segurança operacional.

7.2. Recomenda-se o encaminhamento do processo para aprovação do SAR e posterior envio à apreciação da Diretoria Colegiada.



Documento assinado eletronicamente por **Ailton José de Oliveira Junior, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 21/05/2021, às 15:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Natalia Machado Goes, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/05/2021, às 08:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Kleber Daniel Jesuíno, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/05/2021, às 11:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Ferreira Vieira, Gerente Técnica**, em 24/05/2021, às 11:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Henrique Leite Paludo, Gerente Técnico de Programas de Certificação**, em 24/05/2021, às 11:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Normas e Inovação**, em 27/05/2021, às 17:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5684721** e o código CRC **03B8AA76**.