



PORTARIA Nº 16.003, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2024

Institui a Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2025-2026.

O DIRETOR-PRESIDENTE SUBSTITUTO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 16 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 35, inciso II, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, tendo em vista o disposto no parágrafo único do art. 4º da Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, e considerando o que consta processo nº 00058.062589/2024-50, deliberado e aprovado na 44ª Reunião Administrativa Eletrônica da Diretoria Colegiada, realizada nos dias 9 a 13 de dezembro de 2024,

RESOLVE:

Art. 1º Instituir, nos termos do Anexo desta Portaria, a Agenda Regulatória da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC para o biênio 2025-2026.

Art. 2º Compete à Superintendência de Governança e Meio Ambiente - SGM a publicação e futuras atualizações dos cronogramas para execução dos temas da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2025-2026, com a prévia validação da Diretoria Colegiada.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

TIAGO SOUSA PEREIRA

ANEXO À PORTARIA Nº 16.003, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2024

AGENDA REGULATÓRIA DA ANAC PARA O BIÊNIO 2025-2026

Tema	Descrição	UDVD Responsável
Revisão do RBAC nº 107 e do RBAC nº 108	Revisão dos requisitos relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicáveis aos operadores de aeroportos e operadores aéreos (definidos pelos RBAC nº 107 e 108, respectivamente), mediante avaliação de risco sistemática das contramedidas previstas para os cenários de ameaça aplicáveis a suas operações, bem como regulamentação do tratamento a ser dado para acesso a áreas restritas no aeródromo, motivada pela alteração do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC (Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022), em especial seu artigo 52.	SIA
Regulamentação do tratamento a ser dispensado ao passageiro indisciplinado	Regulamentação do tema, motivada pela alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), de modo a prever o tratamento a ser dispensado ao passageiro indisciplinado, conforme artigo nº 232, §1º do CBA.	SIA

Reconciliação do passageiro e bagagem despachada	<p>Estudo quanto à regulamentação do transporte de bagagens despachadas sem o embarque do passageiro, quando houver outros controles de segurança que incluam a inspeção de segurança da bagagem e a depender de avaliação de risco, de modo a revisar dispositivos normativos previstos pelos RBAC nº 108 e IS nº 108-001.</p> <p>Tema motivado pela alteração do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC (Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022), conforme parágrafo único do artigo nº 146 do PNAVSEC, que prevê o transporte de bagagens despachadas sem o embarque do passageiro conforme regulamentação da ANAC.</p>	SIA
Inspeção com utilização de cães farejadores de explosivos	<p>Estudo quanto à regulamentação da inspeção de segurança de carga e mala postal por meio da utilização de cães farejadores de explosivos, em especial no que se refere às formas de comprovação das capacidades dos cães em detectar explosivos, de modo a detalhar dispositivos normativos previstos, principalmente, pela IS nº 108-001 e, eventualmente, pelo RBAC/IS nº 110.</p> <p>Tema motivado pela identificação de lacuna regulatória relacionada ao assunto, tanto por servidores da Agência, como pelo setor, e evidenciada a partir da realização da auditoria USAP-CMA (<i>Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach</i>) no Brasil, entre agosto e setembro de 2024.</p>	SIA
Modernização de medidas de segurança e controle de acesso de pessoas e objetos	<p>O principal objetivo do tema é promover a revisão e modernização das tecnologias e procedimentos utilizados na inspeção de segurança nos aeroportos brasileiros, abrangendo pessoas, objetos e bagagens despachadas. Isso inclui a realização de estudos voltados para a melhoria na inspeção de segurança, com a avaliação da adoção de tecnologias mais avançadas, como scanners de última geração, sistemas não invasivos de detecção de ameaças, e soluções automatizadas que aumentem tanto a precisão quanto a agilidade dos processos de inspeção. Além disso, a modernização abrange a análise e o aprimoramento dos sistemas de controle de acesso às áreas restritas dos aeroportos, como zonas de embarque e áreas operacionais, garantindo maior segurança e controle.</p> <p>O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 107 serve como a principal norma regulatória para as operações de segurança em aeroportos no Brasil, estabelecendo os padrões mínimos e requisitos para a implementação dessas medidas.</p>	SIA
Atualização do RBAC nº 155 com o volume II do Anexo 14 da OACI e a compatibilização de requisitos de helipontos situados em aeródromos com o RBAC nº 154	<p>Estudo sobre o RBAC nº 155 considerando as recentes emendas ao volume II do anexo 14 da OACI, avaliação de requisitos de operações de Helipontos, a compatibilização do RBAC nº 155 com o previsto no RBAC nº 154 e outras melhorias identificadas</p>	SIA

Remoção de aeronaves inoperantes e retomada das operações	<p>O principal objetivo do tema é analisar as fragilidades nos procedimentos de remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pistas nos aeroportos brasileiros, oferecer orientações para melhorar a eficiência e a segurança na retomada das operações, e avaliar a necessidade de ampliar as prerrogativas dos envolvidos, assegurando a supremacia do interesse público.</p> <p>Com a revisão espera-se a redução do tempo de interdição de pista de pouso e decolagem por aeronaves inoperantes, minimizando transtornos aos passageiros, com cancelamentos e atrasos em voos quando da ocorrência de interdição de pista nos aeroportos.</p> <p>O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153 serve como a principal norma regulatória, pois hoje o tema de remoção de aeronaves inoperantes é tratado na seção 153.325 (Plano de emergência em aeródromo (PLEM)) em especial no parágrafo 153.325(a)(8) que traz o conteúdo mínimo do Procedimentos de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), estabelecendo os padrões mínimos e requisitos para a implementação sobre o tema.</p> <p>Cumprir destacar ainda a exigência contida no parágrafo 121.1225(d)(1)(iii) do RBAC nº 121, o qual exige a coordenação do Plano de Resposta a Emergência (PRE) dos operadores aéreos com o PLEM dos aeródromos, o que é fundamental para que o planejamento e coordenação das ações a serem tomadas estejam devidamente acordadas e em consonância.</p>	SIA
Estudos de cibersegurança aplicada à aviação civil	Estudos sobre cibersegurança em sistemas críticos da aviação civil, incluindo a proteção de aeronaves, infraestrutura aeroportuária e redes de comunicação.	Comitê de Segurança Cibernética
Requisitos Gerais para Aeronaves Não Tripuladas de Uso Civil – RBAC-E 94	Destina-se a reestruturar o regulamento para maior foco no risco operacional intrínseco e para revisão das regras de operações em ambientes limitados.	SAR
Ampliação das possibilidades de uso de ALE Especiais – RBAC 91	Estudo e avaliação da conveniência em revisar as regras vigentes para ampliação das possibilidades de uso de ALE Especiais, considerando uma abordagem baseada em risco.	SAR
SGSO para organizações responsáveis por projeto ou fabricação de produto e artigo aeronáuticos	Busca-se identificar solução que permita a internalização das disposições do Anexo 19 à Convenção de Chicago no contexto de projeto e fabricação de produto e artigo aeronáuticos regulamentados por meio do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil no. 21.	SAR
Expansão de Alternativas para Execução de Manutenção em Aeronave Leve Esportiva – ALE Especiais	<p>A manutenção para Aeronaves Leves Esportivas Especiais – ALE-E deve seguir as regras previstas no RBAC nº 43. Atualmente, a execução e aprovação da manutenção pode ser feita apenas por mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado em Célula e Grupo Motopropulsor e organização de manutenção certificada conforme RBAC nº 145. A manutenção preventiva, que inclui serviço de baixa complexidade, pode ser feita também por MMA ou por piloto.</p> <p>O uso das ALE tem se expandido, devido ao menor custo em relação a aeronaves certificadas. O conceito de ALE também foi recentemente modificado, exigindo que se reavalie as possibilidades de manutenção para essas aeronaves, com vistas a expandir as opções disponíveis aos operadores, dentro de um nível de segurança aceitável. Uma parcela do setor regulado tem apresentado o tema como uma de suas prioridades, solicitando à ANAC explorar opções regulatórias como a possibilidade de fabricantes realizarem manutenção bem como a possibilidade de emissão de uma licença de “Repairman” específica para atendimento aos ALE-E, que seria de mais simples obtenção do que a licença tradicional do MMA.</p>	SPO

Requisitos de rastreamento e Localização de Aeronaves	Os requisitos de rastreamento e localização das aeronaves no Anexo 6 Parte I foram atualizados nos últimos anos em razão de acidentes aeronáuticos de grande repercussão mundial, abordando requisitos de ELT, dispositivo de localização subaquática (ULD), localização de aeronaves em situação de emergência e procedimentos de rastreamento de aeronaves. O tema visa avaliar a pertinência de harmonização da regulamentação nacional (RBAC nº 121) com o Anexo 6 Parte I.	SPO
Requisitos de Exames de Proficiência de Pilotos	Os requisitos de periodicidade dos exames de proficiência dos pilotos a cada 6 meses, conforme Anexo 6 Parte I, não são atendidos pelo RBAC nº 121, que requer esses exames a cada 12 meses. O tema visa avaliar a pertinência de harmonização da regulamentação nacional com o Anexo 6 Parte I.	SPO
Cálculo de distância de pouso em voo (inflight landing distance – IFLD)	Os requisitos de cálculo de distância de pouso em voo (inflight landing distance – IFLD) foram incluídos no Anexo 6 Parte I, mas somente foram incorporados pela ANAC pontualmente, como na IS nº 121-020, para operações em Congonhas e Santos Dumont. O tema visa avaliar a pertinência de harmonização da regulamentação nacional com o Anexo 6 Parte I, podendo a aplicação se estender para qualquer operação sob o RBAC nº 121.	SPO
Programa de Acompanhamento e Análise de Dados de Voo (PAADV)	Os requisitos de programa de acompanhamento e análise de dados de voo (PAADV) constam de forma genérica no RBAC nº 121, sendo detalhados na IS nº 119-008. A aplicabilidade do PAADV no Anexo 6 Parte I da OACI foi alterada recentemente, e a nova aplicabilidade não foi reproduzida na regulamentação nacional. O tema visa avaliar a pertinência de harmonização da regulamentação nacional com o Anexo 6 Parte I.	SPO
Operação de Balões: requisitos da aviação geral e para operações comerciais	Desde a mudança na Lei nº 11.182, alterando os valores cobrados para certificação de balões, houve solicitações de certificação de balões junto à SAR. Ocorre que não há regras claras para operações comerciais de balões, e o próprio RBAC nº 91, embora se aplique a balões, não tem requisitos adequados para a operação de balões. O tema propõe o adequado tratamento da operação de balões tanto na aviação geral (RBAC nº 91) quanto nas operações comerciais, abrangendo aspectos da operação propriamente dita e de aeronavegabilidade continuada. Excluem-se do escopo as operações de balão de caráter desportivo, no âmbito do RBAC nº 103.	SPO
Entidades de gerenciamento da aeronavegabilidade continuada de aeronaves	Atualmente o gerenciamento da aeronavegabilidade de aeronaves é atribuição intrínseca ao operador aéreo, seja ele da aviação geral (RBAC nº 91) ou de serviços aéreos (como sob os RBAC nº 121 ou 135). Em razão da especificidade técnica requerida, muitas vezes, os operadores de aviação geral recorrem a organizações de manutenção aeronáutica para, informalmente, realizarem o gerenciamento da aeronavegabilidade continuada de suas aeronaves. O tema se propõe a regulamentar esse tipo de serviço de gerenciamento.	SPO

Avaliação dos requisitos para instrutor e examinador credenciado para operações sob os RBAC nº 121 e 135	Atualmente os requisitos para instrutores e examinadores para operações de transporte aéreo constam nas seções de 121.411 a 121.414 do RBAC nº 121 e 135.337 a 135.340 do RBAC nº 135. Esses requisitos se baseiam nos regulamentos do FAA (14 CFR Part 121 e 135), em que são aplicáveis somente para tripulantes de voo; embora aqui sejam aplicáveis também a comissários e despachantes operacionais de voo (DOV), gerando algumas dificuldades de cumprimento. Ainda, há outros requisitos em que constam as atribuições dos instrutores e examinadores credenciados, referentes ao cumprimento de requisitos de treinamentos e exames dos regulamentos. Deve ser avaliar a atribuição requerida (instrutor ou comissário) para realizar cada atividade.	SPO
Situações de Emergências (ambientais, de saúde, sociais) e Voos Humanitários	Alguns eventos a princípio alheios à aviação, como a Pandemia de Covid-19 (caracterizada pela declaração de “Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) em decorrência da Infecção Humana pelo novo Coronavírus (2019-nCov)”; as secas na região Norte entre 2023 e 2024; e o estado de calamidade pública no território do estado do Rio Grande do Sul afetados pelos eventos climáticos de chuvas intensas, em maio de 2024, costumam demandar ações da Anac, seja para tratar dos impactos na aviação, seja para verificar como a aviação pode ser utilizada para apoiar o enfrentamento às consequências desses eventos. Este tema busca tornar a regulamentação de padrões operacionais da Anac mais preparada para lidar com tais situações, facilitando a atuação da Anac, bem como permitindo que a aviação apoie mais efetivamente a sociedade nessas situações.	SPO
Requisitos para Operação Aerodesportiva em Aeronaves sem Certificado de Aeronavegabilidade e de credenciamento de associações aerodesportivas	Avaliação dos eventuais problemas associados ao marco regulatório para operações de aerodesporto no Brasil e identificação das possíveis melhorias para incentivo da prática desportiva no sistema de aviação civil brasileiro.	SPO
Estudos sobre VTOL	Estudos sobre VTOL: requisitos de certificação de aeronaves, de infraestrutura de vertiportos, de pilotos, e operacionais e de segurança.	SPO, SPL, SAR, SIA
Revisão do RBAC nº 67 - Requisitos para Concessão de Certificados Médicos Aeronáuticos, para o cadastro e credenciamento de médicos, credenciamento de clínicas e para o convênio com entidades públicas	Estudo acerca de melhorias ao RBAC nº 67 como um todo.	SPL
Atualização dos requisitos de licença, habilitações e regras gerais para mecânico de manutenção aeronáutica	Diante da falta de profissionais no mercado, pretende-se estudar melhorias para o processo de formação descritos no RBAC nº 65, levando em conta a experiência exigida, contagem do tempo e o conteúdo e duração dos cursos obrigatórios.	SPL
Regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência	Revisão da Resolução nº 432/2017, que dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência, e de outras normas que tangenciam o objeto.	SRA
Acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo – Resolução nº 280 de 2013	O principal objetivo do tema é a efetiva implementação das atuais políticas públicas para acessibilidade no contexto do setor de transporte aéreo. Muito embora a Agência tenha regulamentação específica sobre a matéria, a Resolução nº 280/2013, que dispõe sobre procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial, é anterior à Lei de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui o Estatuto da Pessoa com Deficiência). Tal contexto é um indicativo para potencial revisão do normativo da Agência.	SAS

<p>Prestação da assistência às vítimas de acidentes aeronáuticos e seus familiares – Planejamento, organização e execução das ações requeridas do transportador aéreo e do operador de aeródromo – IAC 200-1001</p>	<p>A ocorrência de um acidente aeronáutico provoca uma tragédia de grandes proporções, ainda que haja apenas uma vítima, mas é especialmente traumático quando envolve aeronaves engajadas nas operações que ocorrem sob o RBAC nº 121 – Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais de 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg –, sendo reconhecida a necessidade urgente de que seja prestada assistência às vítimas bem como apoio a seus familiares. Deste modo, faz-se necessário que haja uma norma atualizada que estabeleça as ações sob a responsabilidade dos transportadores aéreos, nacionais e estrangeiros, que ofertem os serviços de transporte aéreo de passageiros no Brasil, bem como aos operadores de aeródromo para prover a devida assistência e gerenciar os serviços que devem ser tornados imediatamente disponíveis às vítimas, bem como as medidas de apoio aos seus familiares. Diante do acidente aeronáutico, cabe aos transportadores aéreos e operadores de aeródromo as importantes tarefas de informar sobre os passageiros e os tripulantes a bordo, responder aos questionamentos dos seus familiares, atender às suas necessidades imediatas e posteriores, bem como tomar as devidas providências para preservar a privacidade e identidade dos envolvidos no acidente.</p>	SAS
<p>Avaliação do Resultado Regulatório – ARR - Revisão das obrigações de divulgação de percentuais de atrasos e cancelamentos no transporte aéreo público de passageiros durante o processo de comercialização</p>	<p>A Resolução ANAC nº 218/2012 tem como objetivo fornecer aos passageiros informações prévias sobre os percentuais de atrasos e cancelamentos de voos durante o processo de comercialização do transporte aéreo. Após mais de doze anos desde a publicação dessa norma, torna-se oportuno reavaliá-la no contexto da gestão de estoque regulatório.</p>	SAS
<p>Avaliação do Resultado Regulatório – ARR da Resolução 400/16 que dispõe sobre as condições gerais de transporte aéreo</p>	<p>O tema proposto refere-se à realização de uma Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que estabelece as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros. A ARR buscará analisar a efetividade, eficiência e coerência da norma frente aos objetivos originalmente estabelecidos, avaliando se os direitos e deveres dos passageiros e transportadores foram adequadamente garantidos, além de identificar possíveis impactos regulatórios inesperados. A proposta também prevê identificar oportunidades de melhoria regulatória e alinhamento às melhores práticas internacionais, reforçando a competitividade do setor aéreo.</p>	SAS
<p>Avaliação do modelo de regulação adotado pela Agência, de modo a possibilitar o aprimoramento da efetividade da fiscalização e da adoção de providências administrativas decorrentes da fiscalização</p>	<p>Na busca por maior eficiência na promoção dos fins almejados pela regulação, autoridades de referência e estudiosos do tema têm customizado o modelo regulatório com maior atenção ao perfil de comportamento do agente regulado. Erros cometidos por agentes que apresentem aspectos característicos da cooperação devem ser prioritariamente prevenidos por meio da utilização de ferramentas de conscientização e do fomento à imediata regularização. Por outro lado, casos graves, descumprimentos reiterados e falhas que revelem postura desvirtuada e lesiva ao sistema devem ser respondidos com medidas punitivas mais rigorosas. Desde modo, o tema se destina a estudar possíveis alterações à Resolução ANAC nº 472/2018 e a outros normativos afetos ao tema, com o objetivo de adotar providências administrativas adequadas e proporcionais à gravidade e ao histórico dos regulados, bem como promover o retorno célere e definitivo do regulado à conformidade.</p>	SGM

<p>Regulamentação do monitoramento e reporte de emissões de CO₂ das operações domésticas pelo uso de SAF, conforme termos da Lei Combustíveis do Futuro, assim como a fiscalização associada ao seu cumprimento</p>	<p>O marco legal do combustível do futuro, estabelecido pela Lei n. 14.933/2024 tem como objetivos principais o incentivo à pesquisa, à produção, à comercialização e ao uso de SAF no Brasil, e institui um mandato para que operadores aéreos reduzam gradualmente suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) em suas operações domésticas, a partir de 2027, por meio da utilização de SAF. À ANAC caberá definir as metodologias de cálculo de verificação da redução de emissões associadas ao uso de SAF e de outros meios alternativos, bem como fiscalizar o cumprimento do mandato.</p>	<p>SGM</p>
--	---	------------

Publicado no Diário Oficial da União de 18 de dezembro de 2024, Seção 1, página 433

Retificado no Diário Oficial da União de 15 de janeiro de 2025, Seção 1, página 43