



VOTO

PROCESSO: 00058.014794/2023-28

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil (art. 8º, inciso X), bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência (art. 11, inciso V).

1.2. Por sua vez, o Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, estabelece entre as competências comuns às Superintendências submeter atos, contratos e processos administrativos, bem como os demais expedientes administrativos decorrentes do exercício da respectiva competência à Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa do colegiado (art. 31, V).

1.3. Ainda, o Regimento Interno atribui à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) competência para submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos, de operações aéreas, de transporte de artigos perigosos, de organizações de manutenção e de fatores humanos relacionados às operações aéreas (art. 34, I).

1.4. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão.

2. DA ANÁLISE

2.1. O presente processo é decorrente da inclusão do Tema 18 - Requisitos de comunicação bilateral avião-solo para operações 121 na Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2023-2024, por meio da Portaria nº 10.583, de 22 de fevereiro de 2023.

2.2. Os estudos que resultaram na proposta em deliberação (SEI 8430763) foram iniciados a partir da necessidade de se reavaliar as atuais exigências normativas concernentes aos requisitos de comunicação bilateral avião-solo e a adequação dessas exigências à evolução tecnológica dos sistemas disponíveis. Os estudos objetivaram, também, a realizar uma análise técnica de normativos de autoridades de referência, visando alinhar as normas da ANAC aos melhores padrões internacionais. Ademais, a SPO aproveitou a oportunidade para promover melhorias e atualizações ao regulamento identificadas pela própria área técnica.

2.3. Atualmente, os referidos requisitos de comunicação bilateral avião-solo para as operações 121 estão contemplados essencialmente nas seções 121.99 (operações regulares) e 121.122 (operações não regulares) e estipulam a obrigatoriedade dos operadores demonstrarem possuir, ao longo da rota da operação, a existência de sistema confiável e rápido de comunicação que assegure o contato de rádio de cada avião com o apropriado centro de despacho e entre o avião e a adequada estação de rádio de controle de tráfego aéreo.

2.4. De pronto, a SPO identificou que o normativo brasileiro se mostra mais exigente que os parâmetros estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e os adotados pelas autoridades europeia, European Aviation Safety Agency (EASA), e estadunidense, Federal Aviation Administration (FAA). Ao tratar do tema, a OACI estabelece exigência apenas de equipamentos capazes de estabelecer comunicação bilateral, em qualquer momento do voo, com o controle de tráfego aéreo, não

mencionando, pois, a necessidade de comunicação com centro de despacho, sendo este parâmetro o mesmo adotado pela EASA. Já a FAA, em que pese exigir demonstração da existência de sistema de comunicação que promova comunicação confiável e rápida, sob condições operacionais normais, entre cada avião e o escritório de despacho de voo, bem como junto ao controle de tráfego aéreo, ela prevê a possibilidade de demonstrações de meios alternativos para atendimento da regra.

2.5. A análise técnica trazida pela SPO aponta ainda uma outra problemática relevante à revisão pretendida, qual seja: a comunicação entre tripulação de voo e controle operacional da empresa se dá via rádio HF (high frequency), que possui baixa qualidade, ruídos, irregularidades e oscilação. Esse fato gera custos adicionais aos operadores que, para assegurarem o cumprimento da exigência do normativo brasileiro, têm que adotar medidas mitigadoras como o uso de SECAL (selective calling system), Skytrack ou ACARS (aircraft communications addressing and reporting system).

2.6. Da análise dos autos, verifica-se que a área técnica teve a preocupação de avaliar o problema identificado com ampla análise das possibilidades de endereçamento da ação normativa. Nesse sentido, a SPO recomenda que seja adotado pela ANAC o alinhamento do RBAC 121, no que concerne os requisitos aqui em discussão, às Standards and Recommended Practices (SARP) da OACI, ajustando a regra nacional para apenas exigir a demonstração de equipamentos capazes de estabelecer comunicação com o controle de tráfego aéreo. Esta opção, segundo a SPO, se mostra mais vantajosa uma vez que mantém as operações brasileiras dentro de níveis aceitáveis de segurança, e reduz os custos dos operadores que não precisam, obrigatoriamente, ter um equipamento de comunicação apartado para contado exclusivamente com equipe de solo.

2.7. Por fim, faz-se importante ressaltar que as alterações pretendidas pela SPO não modificam os requisitos de comunicação exigidos para as comunicações bilaterais em operações ETOPS (extended twin engine operations) ou em operações sobre grandes extensões de água.

2.8. De tal modo, julgo que a proposta apresentada pela área técnica está suficientemente fundamentada para ser submetida ao processo de consulta pública.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de consulta pública, pelo prazo de 45 (quarenta e cinco dias), acerca das propostas de revisão do RBAC nº 121, submetendo-se à análise e avaliação pública, nos termos propostos pela área técnica.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant**, Diretor, em 14/11/2023, às 17:51, 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 **9336300** e o código CRC **96665BA5**.