

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, conforme competências atribuídas pelo art. 8º, incisos X, XIV, SVII, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a propor a edição de resolução com três escopos:

a) aprovação de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 121, intitulado “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”, especificamente em sua seção 121.445, que trata de aeródromos e áreas especiais;

b) manutenção da proibição do uso da pista de pouso e decolagem 17L/35R do aeródromo SBSP para a operação de transporte de passageiros em aeronaves a reação sob o RBAC nº 121; e

c) revogação das Instruções de Aviação Civil - IAC 3130-121-1296, intitulada "Procedimentos e requisitos complementares para operação de grandes aviões categoria transporte no Aeroporto Santos Dumont" (SBRJ) e da IAC 121-1013, intitulada "Procedimentos e requisitos técnico-operacionais complementares para operação no Aeroporto de Congonhas." (SBSP).

1.2. A presente proposta se enquadra entre as determinações requeridas pelo Decreto nº 10.139, de 29/11/2019, e pela Portaria nº 2.460, de 18/09/2020, que determinaram a necessidade de revogação das IACs. O objetivo é buscar a revisão das normas vigentes para consolidá-las em uma das formas atualmente adotadas pela ANAC. Neste processo, foram identificadas oportunidades de melhoria dos comandos constantes nas IAC, para maior padronização entre os requisitos para operação em cada aeródromo e para melhor adequação das exigências aos padrões de segurança requeridos para cada aeródromo, que foram implementadas na IS nº 121-020.

1.3. A consulta pública trata de ações adicionais requeridas para permitir a efetiva implementação da IS nº 121, com a adequação do RBAC nº 121, revogação das IACs, mantendo-se somente um ponto específico, referente à proibição do uso da pista de pouso e decolagem 17L/35R do aeródromo SBSP para a operação de transporte de passageiros em aeronaves a reação sob o RBAC nº 121

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. A origem desta consulta pública foi a necessidade de revisão das Instruções de Aviação Civil (IACs), estabelecida pelo Decreto nº 10.139 e pela Portaria nº 2.460/2020, em particular as IACs 3130-121-1296, intitulada "Procedimentos e requisitos complementares para operação de grandes aviões categoria transporte no Aeroporto Santos Dumont", e 121-1013, intitulada "Procedimentos e requisitos técnico-operacionais complementares para operação no Aeroporto de Congonhas".

2.2. No estudo, foi observado que os comandos constantes na IAC necessitavam de melhoria, para maior padronização entre os requisitos para operação em cada aeródromo (especialmente com relação à estrutura das normas, uma vez que há diferenças técnicas que se justificam pela própria diferença de complexidade da operação em cada aeródromo) e também para melhor adequação das exigências aos padrões de segurança requeridos para cada aeródromo, pois havia exigências que não agregavam segurança às operações, assim como havia oportunidade para melhorias, em pontos que não eram abordados nas IACs. A Instrução Suplementar nº 121-020 foi publicada em setembro de 2022, como resultado dessas melhorias.

2.3. O processo de edição da IS não foi objeto de análise de impacto regulatório específica, sendo, no entanto, tratado em reuniões com os operadores afetados, ainda na fase de elaboração, seguida da consulta setorial nº 04/2022, que ocorreu de 4 de julho a 19 de agosto de 2022. Como forma de se permitir uma transição entre os procedimentos previstos nas IACs (que devem vir a ser revogadas), atualmente adotados pelos operadores sob o RBAC nº 121 que utilizam aviões a reação nos aeródromos SBRJ e SBSP, para os procedimentos previstos na IS, foram incluídas disposições transitórias na IS, estabelecendo a necessidade de adequação aos procedimentos estabelecidos em seus Apêndices C e D (referentes às operações em SBRJ e SBSP, respectivamente) no prazo de 60 dias após a revogação das IACs; além disso, há prazo para 1º de março de 2024 para que os operadores se adequem aos demais procedimentos da IS, como a classificação dos aeródromos (assunto que não era abordado nas IACs). Na prática, tem-se que, desde a publicação da IS, os operadores têm se adequado aos seus critérios, estando em fase final deste processo. Ao mesmo tempo, pelo lado da ANAC, se propôs uma revisão normativa com

objetivo de confirmar se há intenção de incluir, no nível do RBAC, previsões amplas que balizem o conteúdo inserido na IS.

2.4. Faz parte do contexto, também, o relatório *Safety Assessment and Improvement Strategy for Congonhas Airport*, contratado pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) junto à *US Trade and Development Agency* (USTDA) (SEI 4582705). Neste relatório, houve recomendação de manutenção de algumas das exigências operacionais constantes na IAC, inclusive com expansão para outros setores da aviação (observando, aqui, que as IACs são aplicáveis somente para operações sob o RBAC nº 121, e somente para aviões a reação), como a altura de estabilização de procedimentos, a experiência mínima para piloto em comando operar no aeródromo e a limitação de vento cruzado. Assim, as análises neste relatório de AIR devem considerar também tais recomendações.

2.5. Adicionalmente, como parte do estudo, observa-se que a IAC 121-1013 foi levada em consideração na análise de solicitação de isenção de requisitos do aeródromo de SBSP, no âmbito de infraestrutura, como no processo 00065.045940/2020-25, que resultou na [Decisão nº 468](#). Portanto, a medida proposta nesta AIR deve também tratar de possíveis consequências associadas a essa isenção.

2.6. Por fim, destaca-se a existência da Resolução nº 55, de 8 de outubro de 2008, que estabelece critérios de utilização do Aeroporto de São Paulo/Congonhas (SBSP) e dá outras providências, que impõe limitações de operação para as operações em SBSP, em termos de horários, de tipos de operação e também limitações operacionais e condições especiais de operação. Diferentemente da IAC, que é restrita a operações sob o RBAC nº 121 e com aviões a reação, a Resolução tem escopo mais amplo, para qualquer operação (incluindo aviação geral).

2.7. A análise de impacto regulatório propôs a edição de resolução para:

- aprovação de emenda ao RBAC nº 121, em sua seção 121.445. Atualmente, a seção aborda somente requisitos de qualificação de pilotos em comando; porém as IACs já estabeleciam limitações operacionais e procedimentos específicos, que iam além da qualificação do piloto em comando. Assim, se propõe ampliar o escopo da seção, de forma a abarcar também outras espécies de exigência, como procedimentos operacionais, treinamentos e critérios de seleção de tripulantes, em linha com o conteúdo das IAC e da IS nº 121-020. Além disso, foram propostas correções menores;
- revogação das IACs IAC 3130-121-1296 e 121-1013, considerando que já tiveram seu conteúdo revisado e atualizado, incorporado na IS nº 121-020; e
- especificamente com relação à proibição de uso da pista auxiliar de SBSP para operações de transporte de passageiros em aeronaves a reação sob o RBAC nº 121, contida no item 5.1 da IAC 121-1013, foi proposta sua manutenção no nível de resolução.

2.8. Ressalta-se que, embora a norma proposta preveja a possibilidade de estabelecimento de critérios para todos os aeródromos especiais (aqueles definidos como C na IS nº 121-020), não há intenção da ANAC de estabelecer critérios mais detalhados para outros aeródromos, além de SBRJ e SBSP.

2.9. A seguir, apresenta-se o quadro comparativo da proposta:

RBAC nº 121 Emenda 19 (vigente)	RBAC nº 121 Emenda ° XX (proposta)	Justificativa
121.445 Qualificação de pilotos em comando. Aeródromos e áreas especiais	121.445 Qualificação de pilotos em comando. Aeródromos e áreas especiais	A proposta ampliaria o escopo da seção, para além de qualificação de pilotos em comando, de forma a abarcar também outras espécies de exigência, como procedimentos operacionais, treinamentos e critérios de seleção de tripulantes, em linha com o conteúdo das IAC e da IS nº 121-020.
(a) A ANAC pode determinar que certos aeródromos (devido a itens como terreno circunvizinho, obstruções ou procedimentos de aproximação ou de saída	(a) A ANAC pode determinar que certos aeródromos (, devido a itens como terreno circunvizinho, obstruções ou procedimentos de aproximação ou de saída complexos) , sejam considerados	A proposta ampliaria o escopo da seção, para além de qualificação de pilotos em comando, de forma a abarcar

complexos) sejam considerados como aeródromos especiais, requerendo qualificação específica para eles. Pode, também, determinar que certas áreas ou rotas, ou ambas, requeiram qualificação em específico tipo de navegação.	como aeródromos especiais, requerendo qualificação específica para eles <u>estabelecendo critérios para a operação nesses aeródromos</u>. Pode, também, determinar que certas áreas ou rotas, ou ambas, requeiram qualificação em específico tipo de navegação.	também outras espécies de exigência, como procedimentos operacionais, treinamentos e critérios de seleção de tripulantes, em linha com o conteúdo das IAC e da IS nº 121-020. Ressalta-se que, embora a norma preveja a possibilidade de estabelecimento de critérios para todos os aeródromos especiais (aqueles definidos como C na IS nº 121-020), não há intenção da ANAC de estabelecer critérios mais detalhados para outros aeródromos, além de SBRJ e SBSP.
(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em um aeródromo considerado como exigindo qualificação especial, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes: (1) o piloto em comando ou o segundo em comando tenha realizado uma operação nesse aeródromo (incluindo pouso e decolagem) enquanto trabalhando como piloto do avião; ou (2) o piloto em comando tenha se qualificado para o aeródromo usando um dispositivo de treinamento aceitável pela ANAC.	(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em um aeródromo considerado como exigindo qualificação especial, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes: (1) o piloto em comando ou o segundo em comando tenha realizado uma operação nesse aeródromo (incluindo pouso e decolagem) enquanto trabalhando como piloto do avião; ou (2) o piloto em comando tenha se qualificado para o aeródromo usando um dispositivo de treinamento aceitável pela ANAC.	Simplifica-se o texto, mantendo o mesmo significado.
(c) O parágrafo (b) desta seção não se aplica quando a operação no aeródromo (incluindo pouso e decolagem) estiver sendo feita com um teto, no aeródromo, pelo menos 1000 pés acima da menor MEA ou MOCA, ou da altitude estabelecida para aproximação inicial para um procedimento IFR para tal aeródromo e a visibilidade, nesse aeródromo, for de pelo menos 4800 metros.	(c) O parágrafo (b) desta seção não se aplica quando a operação no aeródromo (incluindo pouso e decolagem) estiver sendo feita com um teto, no aeródromo, pelo menos 1000 pés acima da menor <u>altitude mínima em rota em voo IFR (MEA)</u> ou <u>altitude mínima livre de obstáculos (MOCA)</u>, ou da altitude estabelecida para aproximação inicial para um procedimento IFR para tal aeródromo e a visibilidade, nesse aeródromo, for de pelo menos 4800 metros.	O RBAC utiliza as expressões MEA e MOCA, sem primeiramente defini-las. MEA consta no RBAC nº 01, mas MOCA não. Para MOCA, foi proposta a definição em português constante na ANACpedia.

(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações entre áreas terminais ao longo de rotas ou sobre áreas que requerem qualificação em um tipo especial de navegação, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, tenha demonstrado de modo aceitável pela ANAC ser qualificada no sistema de navegação requerido. Essa demonstração pode ser feita: (1) pelo voo frequente ao longo da rota ou área, como piloto em comando, usando o referido tipo de navegação; ou (2) pelo voo ao longo da rota ou área, como piloto em comando, sob supervisão de um examinador, usando o referido tipo de navegação; ou (3) pela execução do programa de treinamento previsto no Apêndice E deste regulamento.	(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações entre áreas terminais ao longo de rotas ou sobre áreas que requerem qualificação em um tipo especial de navegação, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, tenha demonstrado de modo aceitável pela ANAC ser qualificada no sistema de navegação requerido. Essa demonstração pode ser feita: (1) pelo voo frequente ao longo da rota ou área, como piloto em comando, usando o referido tipo de navegação; ou (2) pelo voo ao longo da rota ou área, como piloto em comando, sob supervisão de um examinador, usando o referido tipo de navegação; ou (3) pela execução do programa de treinamento previsto no Apêndice E <u>G</u> deste regulamento.	Ajuste editorial: o "ou" pode constar somente entre o penúltimo e o último item da lista, mantendo-se o mesmo sentido. Correção do Apêndice referenciado, em alinhamento ao 14 CFR Part 121 do FAA. Essa opção trata-se do item 5 do Apêndice G do RBAC nº 121, que traz programas de treinamento para sistema de radar Doppler ou sistema de navegação inercial, para o caso em que a rota ou área requer esse tipo de navegação especial.
--	---	---

3. FUNDAMENTAÇÃO

- 3.1. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- 3.2. Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019; e
- 3.3. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

4. CONSULTA PÚBLICA

- 4.1. A quem possa interessar está aberto o convite para participar deste processo de consulta pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta consulta pública serão bem-vindos.
- 4.2. Os interessados devem enviar os comentários 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>.
- 4.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final da resolução poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, considerando a relevância dos comentários recebidos, será realizada uma nova consulta pública.
- 4.4. Os comentários referentes a esta consulta pública devem ser enviados até **XX de XXXX de 2024**.

5. CONTATO

- 5.1. Para informações adicionais a respeito desta consulta pública favor contatar:
Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Padrões Operacionais – SPO

Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS
Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO
Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 3º andar - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil
Tel.: (61) 3314-4846
e-mail: gtno.spo@anac.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Gerente Técnico**, em 11/12/2023, às 14:59, 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 **9439736** e o código CRC **40AC8E86**.
