



VOTO

PROCESSO: 00066.010213/2019-01

INTERESSADO: AZUL LINHAS AÉREAS S/A

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. DAS RAZÕES DO VOTO

1.1. Trago à apreciação da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC a proposta de isenção de cumprimento de requisitos ^[1] do RBAC n° 121 (parágrafos 121.101(a), 121.101(b) (1), 121.601(b), 121.601(c), 121.687(b) e 121.689(b), e as seções 121.119, 121.599 e 121.611), que se anseia instituir com a empresa Azul Linhas Aéreas S/A, associados à disponibilização de informações meteorológicas no aeródromo de Cacoal-RO (código OACI: SSKW). Em linhas gerais e no íterim do trâmite do processo de implantação das Estações Meteorológicas de Superfície-EMS pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, a presente isenção prevê a imposição de compromissos específicos que visam garantir o interesse público e preservar o nível de desempenho da segurança operacional, mediante cominação de sanções.

1.2. Preliminarmente, devido à verossimilhança guardada entre a presente proposta de isenção e a Decisão ANAC n.º 34/2020 aprovada para empresa congênere, acolho integralmente a manifestação da Procuradoria Federal junto à ANAC, por meio do Parecer n.º 42/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, ^[2] a qual assegura que a pretensão de isenção encontra plena guarida na legislação em vigor. Essa compreensão, além de logicamente mais consistente, preserva o interesse público, minimiza o impacto a sociedade, garante o nível equivalente de segurança e atende às prescrições do procedimento estabelecido no RBAC 11.

1.3. Assumindo o caráter de pleito de isenção de requisito regulamentar previsto no âmbito do poder normativo da ANAC, observa-se que o referido instituto encontra-se inserido no ordenamento normativo desta Autarquia no âmbito do RBAC 11 ^[3], combinado com a Instrução Normativa n° 107/2016. ^[4] Tais regramentos estabelecem que a ANAC poderá aprovar dispensa, temporária ou permanente, do cumprimento de regra estabelecida pela ANAC em Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC quando comprovado que o descumprimento não afeta a segurança das operações ou que há ações, por parte do interessado, que garantam o atendimento ao interesse público em um nível aceitável pela ANAC.

1.4. Por conseguinte, para uma adequada intervenção regulatória é imperiosa a necessidade de se avaliar o impacto da ausência dessas informações meteorológicas nas operações aéreas da Azul no aeródromo objeto da presente isenção. Em linhas gerais, a inexistência das informações meteorológicas emitidas por uma EMS podem influenciar dois grandes componentes de um operador aéreo: o despacho operacional e o cálculo de performance de pouso e decolagem das aeronaves. No que se refere ao despacho da aeronave, o regramento vigente (RBAC n° 121) evidencia que o operador aéreo só poderá despachar ou liberar um voo se os prognósticos meteorológicos dos aeródromos de destino e alternativa oferecerem uma razoável margem de certeza que as condições atmosféricas, no horário estimado de chegada do avião, estarão nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos requeridos para pouso. ^[5] No tocante à performance das aeronaves, a ausência dessas informações meteorológicas pode acarretar múltiplos ajustes na velocidade, configurações da aeronave e distância de pouso, inclusive quando associados ao mau funcionamento e/ou inoperância de determinados sistemas do avião. ^[6]

1.5. Nesta linha de raciocínio, conforme estabelecido no Programa de Segurança Operacional Específico - PSOE, torna-se inevitável que a ANAC realize uma abordagem sistemática de gerenciamento

de riscos à segurança operacional para identificar, avaliar e mitigar tais riscos inerentes a este novo ambiente operacional.^[2] O art. 56 do PSOE-ANAC^[8] reforça ainda que o gerenciamento de risco deve ser adotado pela ANAC como ferramenta de auxílio à tomada de decisões estratégicas necessárias à mitigação e ao controle dos riscos, direcionadas ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, bem como à sua capacidade de atuação como órgão regulador.

1.6. Desta forma, foram inseridas uma série de obrigações na minuta de ato normativo, que são traduzidas como medidas mitigatórias a serem adotadas pela Azul, para manutenção das operações naquele aeródromo. É possível citar, como exemplo, a inclusão de um segundo aeródromo de alternativa IFR; o incremento das distâncias de teto e visibilidade nos aeródromos; a necessidade de acompanhamento dos prognósticos meteorológicos em rota; a inclusão de limitações de intensidade de vento, de pressão atmosférica (QNH) e de temperatura para pousos e decolagens; imposição para monitoramento do desempenho de frenagem das aeronaves; além da obrigatoriedade da condução das operações pelo comandante da aeronave. Da mesma maneira e sob o prisma da análise de risco, a isenção ainda proíbe operações noturnas, com pista contaminada, com componente de vento relativo de cauda e com equipamentos inoperantes ou que prejudiquem a performance de pouso e decolagem da aeronave. Tal estratégia tornou-se imprescindível uma vez que assegura que os riscos associados à ausência da EMS foram devidamente mitigados e alcançaram o nível aceitável para operação segura no aeródromo de Cacoal-RO.^[9]

1.7. Além do exposto, esta Diretoria realizou, no curso de sua relatoria a exclusão do aeródromo de Valença-BA (SNVB) e Rio Verde - GO (código OACI: SWLC) do objeto da isenção, uma vez que o processo de homologação da EMS daqueles aeródromos foi concluído e as informações (METAR) e previsões meteorológicas estão integralmente disponíveis para uso da Azul Linhas Aéreas S/A.

1.8. Em conclusão, a proposta de isenção^[10] apresenta pleno amparo jurídico, sustenta-se em extenso lastro técnico e encontra-se dentro do nível aceitável de desempenho da segurança operacional. Sendo assim, espera-se, a partir da publicação desta isenção afastar a possibilidade de interrupção do serviço público, incentivar o retorno à conformidade normativa, perseguir o interesse público e preservar a segurança das operações aéreas no aeródromo supracitado.

2. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTO

2.1. Examinados os elementos trazidos nos autos e com fundamento no *inciso V do art. 11 e incisos XXX do art. 8ª da Lei 11.182/2005*, bem como o estabelecido na *Subparte C do RBAC 11 e artigos 12 e 13 da Instrução Normativa n.º 107/2016*, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação da isenção aos parágrafos 121.101(a), 121.101(b)(1), 121.601(b), 121.601(c), 121.687(b) e 121.689(b), e as seções 121.119, 121.599 e 121.611 do RBAC nº 121 à Azul Linhas Aéreas S/A nas condições e cláusulas delineadas na minuta de ato normativo acostado aos autos (SEI 4142424), para operação no aeródromo de Cacoal (código OACI: SSKW).

É como voto.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Diretor

[1] Proposta de Ato Normativo (SEI 4142424)

[2] Parecer nº 42/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 4134161)

[3] RBAC 11, Emenda nº 01, REGRAS GERAIS PARA PETIÇÃO DE EMISSÃO, ALTERAÇÃO, REVOGAÇÃO E ISENÇÃO DE CUMPRIMENTO DE REGRA

[4] INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 107, DE 21 DE OUTUBRO DE 2016; Estabelece os procedimentos para o desenvolvimento de Atos Normativos Finalísticos, Isenções, Níveis Equivalentes de Segurança e Condições Especiais pelas áreas finalísticas da ANAC.

[5] ANAC, RBAC 121, Data de emissão 25 de maio de 2018;

121.611 Despacho ou liberação de voo VFR

Ninguém pode despachar ou liberar um avião para realizar um voo visual sem que esteja em conformidade com as regras de voo visual (VFR) estabelecidas pelo Comando da Aeronáutica, e que os prognósticos meteorológicos irão permanecer nos mínimos VFR aplicáveis (ou acima deles) até o avião chegar ao aeródromo ou aeródromos especificados no despacho ou liberação de voo

(...)

121.619 Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR domésticas

(a) Ninguém pode despachar um avião para voo IFR a não ser que seja indicado pelo menos um aeródromo de alternativa para cada aeródromo de destino do despacho. **Quando previsões e informações meteorológicas indicarem que as condições atmosféricas do destino e da alternativa são marginais, pelo menos uma alternativa adicional deve ser incluída.** (g.n.)

(...)

121.625 Mínimos meteorológicos para aeródromos de alternativa

Ninguém pode designar um aeródromo como aeródromo de alternativa em um despacho ou liberação de voo, a menos que apropriadas informações e previsões meteorológicas deem uma razoável margem de certeza que as condições atmosféricas desse aeródromo, no horário estimado de chegada do avião, estarão nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos para pouso IFR estabelecidos para o referido aeródromo

[6] Flight Safety Foundation, FSF ALAR Briefing Note 8.3 – Landing Distances; novembro de 2000;

"Factors Affecting Landing Distance

Actual landing distance is affected by various operational factors, including:

(...)

- *Type of braking (pedal braking or autobrakes, use of thrust reversers);*

- *Anti-skid system failure;*

(...)

- *Minimum Equipment List – MEL / Dispatch deviation conditions*

- *Systems malfunctions (e.g. increasing final approach speed, and/or affecting lift-dumping capability and/or braking capability)" (g.n.)*

[7] Programa de Segurança Operacional Específico – PSOE/ANAC

Do gerenciamento de riscos à segurança operacional pela ANAC

Art. 48. A ANAC deve estabelecer uma abordagem sistemática de gerenciamento de riscos à segurança operacional para identificar, avaliar e mitigar os riscos inerentes ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, e ao seu próprio ambiente organizacional

[8] Programa de Segurança Operacional Específico – PSOE/ANAC

Art. 56. O gerenciamento de riscos deve ser adotado pela ANAC como ferramenta de auxílio às tomadas de decisões estratégicas necessárias à mitigação e controle dos riscos, direcionadas ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, bem como à sua capacidade de atuação como órgão regulador.

§ 1º Com relação ao ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC devem ser avaliados e tratados prioritariamente os seguintes riscos:

I. evidências de degradação das condições requeridas para a manutenção da certificação ou autorização das atividades dos PSAC e demais entes regulados;

II. reincidência de não conformidades e violações nas atividades dos PSAC e demais entes regulados; e

III. identificação de comportamentos ou práticas operacionais cujos resultados impactam negativamente na segurança operacional.

[9] Processo 00066.016914/2019-46, Análise de Risco da Azul Linhas Aéreas S/A (SEI 3277218) e NOTA TÉCNICA Nº 107/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI 3781737)

[10] Proposta de Ato Normativo (SEI 4142424)



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 19/03/2020, às 13:51, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4143162** e o código CRC **D1FB61B2**.

