



## VOTO

**PROCESSO: 00058.011560/2020-86**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS**

**RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

### 1. DA COMPETÊNCIA DA DIRETORIA COLEGIADA

1.1. Nos termos do art. 8º da Lei nº 11.182/2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País. Ainda, percebe-se que a presente iniciativa se ampara na competência normativa atribuída à Diretoria Colegiada, por intermédio do inciso IV do art. 11, bem como da Lei de Criação da Agência, além da autonomia administrativa atribuída à ANAC pelo mesmo diploma legal. Funda-se, ainda, no criterioso assessoramento jurídico prestado pela Procuradoria Federal junto à ANAC durante a elaboração da norma.

1.2. Assim, resta evidente a competência deste Colegiado para apreciação e deliberação da matéria.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Sob o paradigma do programa “Voo Simples”, é de amplo conhecimento da sociedade o objetivo desta agência reguladora de, em parceria com o Governo Federal, simplificar e desburocratizar o setor de aviação civil brasileiro.

2.2. Em consequência, mesmo que por vezes não especificamente no tocante à chamada “Aviação Geral” - segmento primário das ações desenvolvidas no âmbito do “Voo Simples” - a Agência Nacional de Aviação (ANAC) esmera-se diuturnamente em estender iniciativas simplificadoras e desburocratizantes aos demais segmentos do setor aéreo, entre eles o que envolve o denominado Transporte Aéreo Público, seja de passageiros ou de cargas.

2.3. Entretanto, conquanto não poupe esforços no sentido de modernizar as regras da aviação civil no país, a ANAC também tem se caracterizado pela incansável guarda de um dos seus valores fundamentais, o propósito de segurança - pilar de sua missão institucional de garantir a segurança e a excelência da aviação civil - e de sua visão de futuro, de que esta Casa Reguladora seja referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil.

2.4. Dito isto, são inegáveis os benefícios que podem advir da proposta apresentada pela área técnica no bojo do presente processo administrativo: além de alinhar os requisitos de seleção de aeródromos de alternativa constantes do RBAC 121 aos padrões e práticas recomendadas (SARP) estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), as modificações propostas no Regulamento Brasileiro de Aviação que trata de 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 e, por arrastamento, no RBAC 01, viabilizariam operações em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica, o que indubitavelmente representaria a possibilidade de que localidades hoje não atendidas passassem a dispor dos serviços de Transporte Aéreo Público, vitais para o desenvolvimento do nosso imenso Brasil.

2.5. Todavia, sobretudo em uma época na qual a Ciência aponta alterações extremas na dinâmica dos fenômenos meteorológicos, emendas regulamentares da natureza da proposta necessitam de prévio e detalhado estudo, nos moldes do que foi exemplarmente conduzido pela área técnica, a fim de que, alternativamente à disponibilização de informações meteorológicas, outras medidas mitigatórias sejam adotadas para que os níveis de segurança operacional sejam mantidos aceitáveis.

2.6. Nesse diapasão destacam-se os procedimentos a serem requeridos por meio de três Instruções Suplementares derivadas das emendas propostas ao RBAC 121 e 01, as quais estão sendo concebidas com base em procedimentos já utilizados por autoridades de referência, entre elas a Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) e a European Union Aviation Safety Agency (EASA). Esta última, inclusive, deixa aberta em sua norma a possibilidade de que operações comerciais sejam direcionadas a locais desprovidos de informações meteorológicas, desde que obedecidas determinadas condições.

2.7. Dentre estes procedimentos menciono (i) a obrigatoriedade por parte dos entes regidos pelo RBAC 121, a depender do contexto operacional, de estabelecer mínimos operacionais de aeródromo ainda mais restritivos que os constantes das cartas aeronáuticas, (ii) a obrigatoriedade de que sejam selecionados e especificados no plano operacional de voo pelo menos dois aeródromos de alternativa de destino se, para o aeródromo de destino, não houver informação meteorológica disponível que atenda às provisões do regulamento, (iii) a necessidade de que o detentor de certificado solicite à ANAC uma aprovação para uso de meios alternativos para considerar os parâmetros necessários para cumprimento dos requisitos de desempenho da Subparte I do normativo em questão e (iv) o estabelecimento de número máximo de frequências por operador nas localidades abarcadas pela alteração normativa.

2.8. Aliás, esta necessidade de prévia aprovação, que, inclusive, refletir-se-á no Manual Geral de Operações (MGO) e nas Especificações Operativas (EO) das empresas solicitantes, coaduna-se com outro sustentáculo da atuação regulatória da ANAC nos dias de hoje: a responsividade.

2.9. Importante relembrar que ser responsivo implica também estudar o perfil do regulado, o que, no caso em tela, significa observar se os regulados afetados pelas modificações propostas demonstram condições de efetuar voos para locais desprovidos de informações meteorológicas mantendo níveis aceitáveis de segurança operacional.

2.10. Quanto a este aspecto, em linhas gerais, é factual e estatisticamente comprovado que os entes certificados segundo o RBAC 119 e cujas operações são regidas pelo RBAC 121 são, em regra, aqueles de maior maturidade técnica e, não por acaso, são aqueles envolvidos em menor número de ocorrências aeronáuticas quando comparados a outros segmentos.

2.11. Ainda na linha de se envidar esforços para a prática de uma regulação positiva, mais responsiva, menos prescritiva e apoiada no gerenciamento dos riscos e na gestão do desempenho, constitui outro alicerce deste paradigma o ininterrupto diálogo entre a autoridade de aviação civil e os *stakeholders* do setor na busca da construção de normas que simultaneamente entendam e atendam as razões de Mercado, e promovam um ambiente favorável ao desenvolvimento sustentável e seguro da atividade aérea.

2.12. Sob esse prisma, pois, faz-se imperativo frisar que, adicionalmente à consulta pública que possibilitou ampla participação social no desenrolar da proposta, houve intensa interação da área técnica com os operadores aéreos, de modo que o desenho final das emendas aos RBAC 01 e 121 de fato se demonstrasse factível.

2.13. Ressalto que apesar de esposar entendimento favorável à aprovação da proposta apresentada área técnica, entendo que o debate a respeito da importância do provimento de informações

meteorológicas atualizadas às tripulações das operações regidas pelo RBAC 121 não se encerra na última linha deste documento.

2.14. Ocorre que, por conta de exigências específicas da Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-1 e da Circular de Informação Aeronáutica (AIC) N 21/21, as medidas mitigatórias apresentadas nas três novas Instruções confeccionadas pela área técnica viabilizariam, para localidades desprovidas de informações meteorológicas, a realização exclusivamente de operações sob Regras de Voos Visuais (VFR), fato que representa avanço, é verdade, porém, ainda impõe inegáveis restrições aos operadores.

2.15. Além disso, observa-se que, a fim de estabelecer as essenciais medidas mitigatórias para a construção da proposta, o estudo delineado pela área técnica resultou na inevitável imposição de requisitos procedimentais adicionais, o que também implica restrições aos operadores, como, por exemplo, na quantidade de carga-paga aceitável para os voos.

2.16. Destes dois pontos depreende-se que a preocupação demonstrada por participantes da consulta pública relativa ao processo ora em análise, de que a permissão para as operações 121 em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica poderia estimular uma eventual precarização da infraestrutura aeroportuária, tende a não prosperar.

2.17. Destarte, ainda que reforce que o decidido nesta deliberação da Diretoria Colegiada represente inegável avanço para que localidades hoje não atendidas passem a dispor dos serviços de Transporte Aéreo Público, há espaço para a contínua melhoria da norma: assim escrevo porque, por mais que se conclua que as medidas mitigatórias constantes das IS esculpidas pela área técnica mantenham níveis aceitáveis de segurança, é ponto pacífico que não reproduzem a precisão trazida pelas informações aeronáuticas difundidas em tempo real.

2.18. A esse respeito faz-se mister enaltecer o trabalho da Gerência Técnica de Normas Operacionais (GTNO) da Gerência de Normas Operacionais e Suporte (GNOS) da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), à qual, por motivos justificados relacionados à competência legal para a regulamentação da meteorologia aeronáutica, não foi proporcionado o desenvolvimento da solução da alternativa dita ideal, que seria a aprovação de outras fontes de provimento de informações meteorológicas, nos mesmos moldes do que é feito em relação ao correspondente requisito pela Federal Administration Aviation (FAA), a autoridade de aviação civil norte-americana.

2.19. Em decorrência, mesmo que aprovada a iniciativa, valho-me desta oportunidade para provocar a ANAC, as empresas aéreas, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e os demais atores pertinentes à abertura de diálogo que venha a acarretar a possibilidade de que, em um futuro não tão distante, a aplicação dos requisitos de informações meteorológicas atrelados à operação de aeronaves no ambiente 121 volte a alinhar-se às melhores práticas oriundas da aplicação dos requisitos correspondentes do FAR Part 121.

2.20. Isso porque mesmo na EASA, autoridade que, repiso, deixa aberta em sua norma a possibilidade de que operações comerciais sejam direcionadas a locais desprovidos de informações meteorológicas, e, sobretudo na FAA, foi observado que é notória a preocupação com os aspectos relacionados à meteorologia aeronáutica aplicada à operação de aeronaves.

2.21. No continente europeu, por exemplo, vale menção ao *workshop* “Weather information provided to pilots” (<https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/workshop-weather-information-provided-pilots>), ocorrido em 2015, e que se destinou a avaliar o potencial de benefícios de segurança que podem resultar do fornecimento de informações meteorológicas aprimoradas para as tripulações.

2.22. Já nos Estados Unidos da América merecem relevo a iniciativa recente (<https://www.faa.gov/newsroom/faa-begins-adding-weather-reporting-stations-across-alaska>) de instalação de oito novas estações meteorológicas no Alaska, as quais proverão informações meteorológicas contínuas, em tempo real e precisas em áreas remotas daquele Estado, e, também no Alaska, a redução de 53% no índice de acidentes aeronáuticos (<https://www.flyingmag.com/ntsb-blames-faa-pilot-for-fatal-helicopter-crash-in-hawaii/>) desde que a FAA instalou na região câmeras meteorológicas (*weather cameras*) em atendimento a recomendação de segurança exarada pelo *National Transportation Safety Board* (NTSB).

2.23. Desse modo, embora este Diretor entenda que a regulamentação da aviação civil brasileira não deva se resumir à mera tradução de documentos de outras autoridades de referência dadas as evidentes diferenças conjunturais entre os ambientes operacional, social, demográfico e político de cada país, creio firmemente que, na velocidade de cruzeiro e no nível de voo que consegue alcançar, o Brasil reúne todas as condições de acompanhar as melhores práticas adotadas na aviação mundial.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto voto **FAVORAVELMENTE** à proposta de emenda aos RBAC nº 121 e 01, referente aos requisitos de informações meteorológicas e de seleção de aeródromos de alternativa, para alinhamento aos padrões e práticas recomendadas (SARP) estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e para viabilizar operações em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica, e recomendo que, a tempo e modo a serem delineados em coordenação interna do Colegiado da ANAC, sejam realizadas gestões para o estabelecimento dos canais de diálogo mencionados no item 2.19 deste voto.

É como voto.

**LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 12/07/2022, às 15:48, 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 **7415398** e o código CRC **D58ECFA4**.

SEI nº 7415398