



VOTO

PROCESSO: 00058.013726/2020-07

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS - SPO

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil e expedir normas a serem cumpridas pelas prestadoras de serviços aéreos (art. 8º, incisos IV e XXX).

1.2. Segundo o mesmo diploma legal, compete à Diretoria exercer o poder normativo da Agência (art. 11, inciso V), corroborado pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que aprova o regulamento da ANAC, que à Diretoria compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como exercer o poder normativo da ANAC (art. 24, inciso VIII).

1.3. Dessa forma, resta evidente a competência do Colegiado para analisar a presente proposta normativa.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório^[1], o processo trata de proposta de revisão ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 135, com ênfase em requisitos relacionados à disponibilidade de informações meteorológicas, e alinhado a ação do Programa Voo Simples.

2.2. Sobre processo correlato no âmbito de revisão do RBAC 121, esclareço que a discussão acerca da competência sobre provisão de informações meteorológicas, apesar de ter pertinência no processo em tela, já foi amplamente trabalhada no processo relacionado ao RBAC 121, de modo que entendo não ser necessário trazer novamente o entendimento consolidado neste voto.

2.3. A Superintendência de Padrões Operacionais – SPO procedeu com a Análise do Impacto Regulatório^[2], identificando que a atual redação do RBAC 135, no que tange a informações meteorológicas, se constitui em uma limitação à operação em função da disponibilidade das mesmas.

2.4. Importante esclarecer que a utilização de informações meteorológicas no âmbito de operações regidas pelo RBAC 135 recai principalmente para verificação dos mínimos de aeródromo para condução de operações sob regras de voo por instrumentos (IFR) e para verificação das limitações operacionais de desempenho das aeronaves.

2.5. No mapeamento da experiência internacional, foram considerados três sistemas regulatórios, a saber: i) Organização de Aviação Civil Internacional – OACI; ii) Agência Europeia para a Segurança da Aviação – EASA; e iii) Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos - FAA.

2.6. Cabe mencionar que o Regulamento Aeronáutico Latino-americano - LAR 135, no âmbito da regulamentação do Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional - SRVSOP, também foi considerado na análise realizada pela SPO. Contudo, por possuir trechos alinhados à FAA e à OACI, entendeu-se não ser necessária seu conteúdo na comparação normativa internacional para coleta de subsídios.

2.7. Diante de quatro opções delineadas, a SPO optou pela que considera alinhamento ao Anexo 6 da OACI (Partes 1 e 3), com inclusão, ainda, de requisito conforme regulamentação FAA e EASA.

2.8. Em síntese, as alterações trazidas pela SPO na proposta de emenda ao RBAC 135 permitem o despacho de aeronaves em operações cujo aeródromo de destino esteja com informações meteorológicas temporariamente indisponíveis ou quando as condições estejam inferiores aos mínimos operacionais (operação IFR), além de permitir método alternativo para cálculo de desempenho, quando não houver informação meteorológica (operação IFR ou VFR).

2.9. Outros requisitos relacionados à autonomia de voo, parâmetros para definição do aeródromo de alternativa de decolagem, bem como correções textuais devido à mudança de numeração de requisitos, referências ou ajustes redacionais para maior clareza ou correções de tradução também foram contemplados pela proposta.

2.10. Após distribuição do processo para deliberação desta Diretoria Colegiada, foi verificada a necessidade de ajustes sobre requisitos que tratam de equipamentos de detecção de trovoadas e de radar meteorológico de bordo (135.173 e 135.175, respectivamente)^[3]. As adequações visam trazer maior clareza à condição em que não é possível realizar o voo sem dispor de tais equipamentos, quer seja em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC) e operação noturna. A proposta com essas alterações constam no documento SEI 6902921.

2.11. A seguir, passo a detalhar as principais mudanças trazidas na proposta de emenda em tela^[4].

2.12. Foi incluído o requisito 135.205, em alinhamento ao Anexo 6 da OACI, o qual estabelece observância às regras para condução de operações sob regras de voo visual (VFR). Cabe destacar que a inclusão desse item não retira a possibilidade de o piloto em comando usar informações baseadas em suas próprias observações ou em observações de outros pilotos (conforme 135.213(a)).

2.13. Sobre o requisito 135.213, o qual mencionava a origem das informações meteorológicas a serem utilizadas em operações regidas pelo RBAC 135, apresenta nova redação, com substituição de “Comando da Aeronáutica” pela expressão “órgão competente do país sobrevoado”, haja vista o regulamento ser aplicável a operações conduzidas fora do Brasil. O requisito 135.225 por sua vez foi alterado com a supressão desse órgão e inclusão da referência à seção 135.213.

2.14. A supressão do item 135.215 é justificada pelo fato de não ser necessário possuir um requisito que determine que a operação sob IFR deva seguir as regras do Comando da Aeronáutica ou autoridade aeronáutica competente do país sobrevoado, uma vez que essa exigência já é prevista em outros normativos (ICA 100-1, ICA 100-4, ICA 100-12, ICA 100-37, por exemplo).

2.15. A respeito do item 135.217, houve alinhamento ao previsto em normativos FAA, EASA e OACI, contemplando parâmetros mais adequados para a definição do aeródromo de alternativa de decolagem em função do tipo de aeronave operada. Por exemplo, passa-se a ter critérios próprios para aeronaves com aprovação ETOPS (*extended range twin-engine operations*).

2.16. Acerca do requisito 135.218, houve inovação no bojo do presente processo. Em alinhamento aos normativos OACI e EASA, passa-se a ter a possibilidade de operar sem a indicação de aeródromo de alternativa, nos casos em que:

- I - condições e informações operacionais permitirem com razoável certeza que a operação ocorrerá em seu destino sob condições meteorológicas de voo visual, e (para aviões) que o aeródromo seja provido com duas pistas de pouso utilizáveis, com ao menos uma com procedimento de aproximação por instrumentos operacional; e
- II - o aeródromo de destino se enquadre como "isolado", mediante definição de ponto de não-retorno, a partir do qual a aeronave somente pode prosseguir desde que uma avaliação atualizada das informações meteorológicas, condições de tráfego e outras condições operacionais indicar que um pouso seguro pode ser feito no horário estimado.

2.17. Ainda sobre o requisito 135.218, em conjunto com o 135.219, é possível haver o despacho de aeronave operando sob IFR para um aeródromo de destino que não disponha temporariamente de informações meteorológicas, de acordo com o 135.213, ou que as condições estejam abaixo dos mínimos operacionais, mediante a indicação de ao menos dois aeródromos de alternativa de destino. Contudo, estes deverão possuir informações meteorológicas indicando que as condições no momento estimado de uso do aeródromo estarão iguais ou acima dos mínimos operacionais. Ressalta-se que os procedimentos descritos aqui não se sobrepõe aos requisitos aplicáveis a operação IFR em aeródromos previstos na ICA 100-1.

2.18. É proposta adequação ao requisito 135.223, que versa sobre autonomia de combustível, passando a prever as operações sem aeródromo de alternativa e com duas alternativas. No caso de autonomia sem indicação de aeródromo de alternativa, além da autonomia voo da procedência até o destino, na situação de 2.16 (I) exige-se acréscimo de 15 minutos de espera a 1.500 pés sobre a elevação do aeródromo, e na situação de 2.16 (II), , exige-se o acréscimo de 45 minutos de voo em rota mais 15% do tempo de voo planejado (para aeronaves com motor convencional) ou 2 horas em voo normal de cruzeiro sobre o aeródromo de destino (para aeronaves com motor a turbina).

2.19. Já requisito 135.225 passa a prever a possibilidade de iniciar ou continuar uma aproximação por instrumentos, ainda que abaixo dos mínimos operacionais, desde que utilize Sistema Avançado de Visão de Voo (EFVS - *enhanced flight vision system*) e cumpra com autorização específica emitida pela ANAC. Essa alteração alinha-se ao Part 135 do FAA e possui requisito semelhante no âmbito do RBAC 91.

2.20. O requisito 135.363, por sua vez, trata de inovação que permite a utilização de método alternativo de cálculo de desempenho, conforme Subparte I do RBAC 135, para operações em aeródromos sem informação meteorológica, sujeito à aprovação da ANAC. Entre os meios alternativos, discute-se a utilização de parâmetros críticos (pista molhada) ou estatísticos da localidade (histórico de registros de vento, por exemplo). A SPO informa que o detalhamento acerca desse requisito será dado em Instrução Suplementar.

2.21. Demais requisitos afetados dizem respeito principalmente a adequações textuais, devido a mudança de numeração de requisitos, referências ou ajustes redacionais para maior clareza ou correções de tradução.

2.22. Desta forma, considero que a proposta atende ao objetivo da ação do Programa Voo Simples, e traz benefícios consideráveis aos operadores aéreos e usuários do serviço, contribuindo para a recuperação do mercado da aviação frente aos impactos negativos em função da pandemia de Covid-19.

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública** que trata de emenda ao RBAC 135, **pelo prazo de 45 dias**, conforme proposta apresentada pela SPO^[5].

3.2. Recomendo ainda que a área técnica proceda com ampla divulgação da Consulta Pública junto aos operadores aéreos regidos pelo RBAC 135, a fim de incentivar o recebimento de contribuições e sanar dúvidas eventuais.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

- [1] Relatório de DIR/RBC - SEI 6864981
- [2] Relatório de AIR - SEI 6054816
- [3] Despacho GTNO/GNOS - SEI 6903668
- [4] Anexo RBAC 135 - SEI 6903655
- [5] Proposta de Ato Normativo - SEI 6902921



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 11/03/2022, às 11:58, 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 **6881076** e o código CRC **622F65A8**.

SEI nº 6881076