

RBAC 121 – Original	RBAC 121 – Emenda 20 (Minuta)	Justificativa
SUBPARTE E APROVAÇÃO DE ROTAS PARA OPERAÇÕES REGULARES	SUBPARTE E APROVAÇÃO DE ROTAS PARA OPERAÇÕES REGULARES	Mantido.
121.99 Facilidades de comunicações	121.99 Facilidades de comunicações	<u>Mantido.</u>
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que ao longo de suas rotas (diretamente ou via circuito ponto-a-ponto) existe um sistema confiável e rápido de comunicações bilaterais avião-solo que, em condições normais de operação, assegura o contato rádio de cada avião com o apropriado centro de despacho e entre cada avião e a adequada estação rádio de controle de tráfego aéreo, exceto como especificado em 121.351(c).	(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que ao longo de suas rotas (diretamente ou via circuito ponto-a-ponto) existe um sistema confiável e rápido de comunicações bilaterais avião-solo que, em condições normais de operação, assegura o contato rádio de cada avião com o apropriado centro de despacho e entre cada avião e a adequada estação rádio de controle de tráfego aéreo, exceto como especificado em 121.351(c).	A exigência de comunicação bilateral direta entre avião e centro de despacho da empresa foi retirada, tendo em vista que essa comunicação pode ser realizada via estação de controle do tráfego aéreo, sem prejuízo para segurança operacional.
(b) Os sistemas de comunicação entre cada avião e o apropriado centro de despacho devem ser independentes de qualquer sistema operado pelo DECEA.	(b) Os sistemas de comunicação entre cada avião e o apropriado centro de despacho devem ser independentes de qualquer sistema operado pelo DECEA. [Reservado].	Idem.
(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações internacionais deve prover meios de comunicação por voz, para operações ETOPS, onde estas facilidades estão disponíveis. Para determinar se estas facilidades estão disponíveis, o detentor de certificado deverá considerar as rotas e altitudes potenciais para desvio para os aeródromos de alternativa em rota ETOPS. Onde estas facilidades não estiverem disponíveis ou forem de qualidade tão baixa que a comunicação por voz não seja possível, outro sistema de comunicação deve ser disponibilizado.	(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações <u>regulares</u> internacionais deve prover meios de comunicação por voz, para operações ETOPS, onde estas facilidades estão disponíveis. Para determinar se estas facilidades estão disponíveis, o detentor de certificado deverá considerar as rotas e altitudes potenciais para desvio para os aeródromos de alternativa em rota ETOPS. Onde estas facilidades não estiverem disponíveis ou forem de qualidade tão baixa que a comunicação por voz não seja possível, outro sistema de comunicação deve ser disponibilizado.	Padronização da redação.
(d) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações ETOPS além de 180 minutos deve possuir um sistema de comunicação adicional, além do requerido pelo parágrafo (c) desta seção. Este sistema deve prover comunicação por voz via satélite com a mesma fidelidade de um sistema telefônico terrestre, ademais deve ser capaz de prover comunicações entre a tripulação e os serviços de controle de tráfego aéreo e entre a tripulação e o detentor do certificado. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas e altitudes potenciais necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa em rota ETOPS. Se o sistema de comunicação por satélite não estiver disponível ou for de baixa qualidade outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	(d) Cada detentor de certificado envolvido na condução de <u>conduzindo</u> operações <u>regulares</u> ETOPS além de 180 minutos deve possuir demonstrar que existe um sistema de comunicação adicional, além do requerido pelo parágrafo (c) desta seção. Este sistema deve prover comunicação por voz via satélite com a mesma fidelidade de um sistema telefônico terrestre, ademais deve ser capaz de prover comunicações entre a tripulação e os serviços de controle de tráfego aéreo e entre a tripulação e o detentor do certificado. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas e altitudes potenciais necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa em rota ETOPS. Se o sistema de comunicação por satélite não estiver disponível ou for de baixa qualidade, outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	Idem.
SUBPARTE F APROVAÇÃO DE ROTAS E ÁREAS PARA OPERAÇÕES NÃO REGULARES	SUBPARTE F APROVAÇÃO DE ROTAS E ÁREAS PARA OPERAÇÕES NÃO REGULARES	Mantido.
121.122 Facilidades para comunicações: operações não regulares	121.122 Facilidades para <u>de</u> comunicações: operações não regulares	Padronização da redação.
(a) Cada detentor de certificado ao conduzir operações não regulares, que não operações cargueiras, em aviões com mais de dois motores deve demonstrar que possui um equipamento de radiocomunicação de duas vias ou outro meio de comunicação aprovado pela ANAC. Este sistema deve garantir comunicações imediatas e confiáveis em toda a rota (direta ou circuito ponto-a-ponto) entre cada avião e o detentor de certificado e este e o serviço ATC apropriado, exceto como especificado na seção 121.351(c).	(a) Cada detentor de certificado ao conduzir <u>conduzindo</u> operações não regulares, que não operações cargueiras, em aviões com mais de dois motores; deve demonstrar <u>que ao longo de suas rotas possui um equipamento de radiocomunicação de duas vias ou outro meio de comunicação aprovado pela ANAC. Este um sistema confiável e rápido deve garantir de comunicações bilaterais avião-solo que, imediatas e confiáveis em toda a rota (direta ou circuito ponto-a-ponto) em condições normais de operação, assegura o contato rádio entre de cada avião e o detentor de certificado e este e o serviço ATC apropriado, exceto como especificado na seção 121.351(c), com a adequada estação rádio de controle de tráfego aéreo.</u>	A exigência de comunicação bilateral direta entre avião e centro de despacho da empresa foi retirada, tendo em vista que essa comunicação pode ser realizada via estação de controle do tráfego aéreo, sem prejuízo para segurança operacional. Retirou-se a exceção em relação às operações cargueiras com mais de dois motores deste requisito, padronizando-o à mesma exigência do parágrafo 121.99(a). Alinhou-se a redação deste parágrafo ao do parágrafo 121.99.
(b) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações não regulares, que não operações cargueiras, com aviões de mais de dois motores deve possuir um sistema de comunicação por voz, para ETOPS, onde esta facilidade é disponibilizada. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor de certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Nos locais onde esta facilidade não estiver disponível ou for de baixa qualidade, outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	(b) Cada detentor de certificado envolvido na condução de <u>conduzindo</u> operações não regulares, que não operações cargueiras, em em aviões de mais de dois motores, deve possuir um demonstrar que existe um sistema de comunicação por voz, para ETOPS, onde esta facilidade é disponibilizada. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor de certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Nos locais onde esta facilidade não estiver disponível ou for de baixa qualidade, outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	Padronização e melhoria da redação.
(c) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações ETOPS além de 180 minutos com aeronaves com mais de dois motores deve possuir um sistema de comunicação adicional, além do requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Este sistema deve prover comunicação por voz via satélite com a mesma fidelidade de um sistema telefônico terrestre, ademais deve ser capaz de prover comunicações entre a tripulação e os serviços de controle do tráfego aéreo e entre a tripulação e o detentor de certificado. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor de certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Se o sistema de comunicação por satélite não estiver disponível ou for de baixa qualidade outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	(c) Cada detentor de certificado envolvido na condução de <u>conduzindo</u> operações <u>não regulares</u> ETOPS além de 180 minutos, que não operações cargueiras em em aeronaves aviões com mais de dois motores, deve possuir demonstrar que existe um sistema de comunicação adicional, além do requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Este sistema deve prover comunicação por voz via satélite com a mesma fidelidade de um sistema telefônico terrestre, ademais deve ser capaz de prover comunicações entre a tripulação e os serviços de controle do tráfego aéreo e entre a tripulação e o detentor de certificado. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor de certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Se o sistema de comunicação por satélite não estiver disponível ou for de baixa qualidade, outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.	Idem.
SUBPARTE U REGRAS PARA DESPACHO E LIBERAÇÃO DE VOOS	SUBPARTE U REGRAS PARA DESPACHO E LIBERAÇÃO DE VOOS	Mantido.
121.609 Facilidades de comunicações e navegação. Operações não regulares	121.609 Facilidades de comunicações e navegação. Operações não regulares	Mantido
(a) Ninguém pode liberar um avião em qualquer rota, a menos que facilidades de comunicações e de navegação, requeridas por 121.121, estejam em condições satisfatórias de operação.	(a) Ninguém pode liberar um avião em qualquer rota, a menos que facilidades de comunicações e de navegação, requeridas <u>respectivamente</u> por <u>121.122 e</u> 121.121, estejam em condições satisfatórias de operação.	Retificação da redação de modo que a seção 121.122, relativa às facilidades de comunicação, constasse no texto.
SUBPARTE V RELATÓRIOS E REGISTROS	SUBPARTE V RELATÓRIOS E REGISTROS	Mantido.
121.711 Gravação de comunicações: operações regulares	121.711 <u>Gravação-Registro</u> de comunicações: operações regulares	Melhoria de tradução, conforme explicado no texto abaixo.
(a) Cada detentor de certificado que conduza operações regulares deve gravar cada radiocomunicação em rota entre ele e suas tripulações e deve manter estas gravações por, pelo menos, 30 dias.	(a) Cada detentor de certificado que conduza operações regulares <u>e que seja requerido possuir comunicação em voo entre o próprio detentor de certificado e sua tripulação deve gravar cada radiocomunicação em rota entre ele e suas tripulações e, conforme a seção 121.99, deve manter estas gravações, registrar cada comunicação efetuada por, pelo menos, 30 dias.</u> <u>(b) Para os propósitos desta seção, o termo “em voo” significa o período desde o início da movimentação do avião, antes da decolagem, até a parada total, no destino.</u> <u>(c) O registro requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:</u> <u>(1) a data e horário;</u> <u>(2) o número do voo;</u> <u>(3) as marcas de nacionalidade e de matrícula do avião;</u> <u>(4) a posição aproximada do avião durante o contato; e</u> <u>(5) uma descrição do que foi comunicado entre as partes.</u> <u>(d) O detentor de certificado deve manter os registros requeridos pelo parágrafo (a) desta seção por, pelo menos, 30 dias.</u>	Adequação da redação à alteração proposta no parágrafo 121.99(a), complementação do texto com as informações de registro necessárias (conforme o 14 CFR Part 121, do FAA) e melhoria da tradução do vocábulo em língua inglesa “record”, substituindo-se o termo “gravação” por “registro”.