



## PROPOSTA DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC) Nº 121 – 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.

PROCESSO Nº [00058.041531/2021-20](#).

### ANEXOS:

I - RELATÓRIO DE AIR Nº 2/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (9638649).

II - NOTA TÉCNICA Nº 9/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (9638668).

### JUSTIFICATIVA

#### 1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 121, intitulado "Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares.", conforme competências atribuídas pelo art. 8º, incisos IV, X, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

1.2. A presente proposta de emenda trata de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), referente aos requisitos relativos ao programa de acompanhamento e análise de dados de voo (PAADV), como parte do desenvolvimento do Tema 16 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, para alinhamento aos padrões e práticas recomendadas (SARP, na sigla em inglês para *Standard and Recommended Practices*) estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

1.3. Após essa emenda, segundo as regras do RBAC nº 121, aplicável ao 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, para a realização de operação aérea sob este regulamento, será necessário que os operadores sob o RBAC nº 121 estabeleçam e mantenham um PAADV como parte de seu SGSO, conforme aplicável em acordo com os parágrafo 121.1221(e), (f) e (g) propostos.

#### 2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. O que no Brasil se chama "Programa de Acompanhamento e Análise de Dados de Voo (PAADV)", no Anexo 6, Parte I, à Convenção de Aviação Civil Internacional, chama-se "*Flight Data Analysis Programme (FDAP)*". O Anexo 6, Parte I, define "*Flight Data Analysis*" como:

*Flight data analysis. A process of analysing recorded flight data in order to improve the safety of flight operations.*

2.2. Os itens 3.3.1 a 3.3.5 estabelecem os requisitos e recomendações para a adoção do FDAP, como parte do SMS (no Brasil, SGSO), da seguinte forma:

3.3.1 **Recommendation.**— *The operator of an aeroplane of a certificated take-off mass in excess of 15 000 kg should establish and maintain a flight data analysis programme as part of its safety management system.*

3.3.2 All aeroplanes of a certificated take-off mass in excess of:

a) 27 000 kg; or

b) 15 000 kg with a passenger seating capacity greater than 19, and with a certificate of airworthiness first issued on or after 1 January 2027

shall be equipped with a means to support a flight data analysis programme.

3.3.3 The operator of an aeroplane equipped as described in 3.3.2 shall establish and maintain a flight data analysis programme as part of its safety management system.

3.3.4 The operator of an aeroplane of a maximum certificated take-off mass in excess of 27 000 kg shall establish and maintain a flight data analysis programme as part of its safety management system.

*Note.*— *The operator may contract the operation of a flight data analysis programme to another party while retaining overall responsibility for the maintenance of such a programme.*

3.3.5 A flight data analysis programme shall contain adequate safeguards to protect the source(s) of the data in accordance with Appendix 3 to Annex 19.

*Note.*— *Guidance on the establishment of flight data analysis programmes is included in the Manual on Flight Data Analysis Programmes (FDAP) (Doc 10000).*

3.3.6 States shall not allow the use of recordings or transcripts of CVR, CARS, Class A AIR and Class A AIRS for purposes other than the investigation of an accident or incident as per Annex 13, except where the recordings or transcripts are:

a) related to a safety-related event identified in the context of a safety management system; are restricted to the relevant portions of a de-identified transcript of the recording; and are subject to the protections accorded by Annex 19;

b) sought for use in criminal proceedings not related to an event involving an accident or incident investigation and are subject to the protections accorded by Annex 19; or

c) used for inspections of flight recorder systems as provided in Section 7 of Appendix 8.

*Note.*— *Provisions on the protection of safety data, safety information and related sources are contained in Appendix 3 to Annex 19. When an investigation under Annex 13 is instituted, investigation records are subject to the protections accorded by Annex 13.*

3.3.7 States shall not allow the use of recordings or transcripts of FDR, ADRS as well as Class B and Class C AIR and AIRS for purposes other than the investigation of an accident or incident as per Annex 13, except where the recordings or transcripts are subject to the protections accorded by Annex 19 and are:

- a) used by the operator for airworthiness or maintenance purposes;
- b) used by the operator in the operation of a flight data analysis programme required in this Annex;
- c) sought for use in proceedings not related to an event involving an accident or incident investigation;
- d) de-identified; or
- e) disclosed under secure procedures.

*Note.— Provisions on the protection of safety data, safety information and related sources are contained in Appendix 3 to Annex 19.*

3.3.8 The operator shall establish a flight safety documents system, for the use and guidance of operational personnel, as part of its safety management system.

*Note.— Guidance on the development and organization of a flight safety documents system is provided in Attachment D.*

2.3. O presente processo discute a inclusão desses requisitos do Anexo 6, Parte I, no RBAC nº 121, mas considerando aspectos nacionais e de viabilidade de alternativas, visando a melhor relação de custo x benefícios para a segurança operacional.

2.4. A opção regulatória a ser submetida à Consulta Pública foi propor a inclusão do seguinte texto no RBAC nº 121, com as respectivas justificativas:

Item	Texto	Justificativa
121.1221(e)	(e) O detentor de certificado que opera aviões cujo peso máximo de decolagem aprovado seja superior a 27.000 kg deve estabelecer e manter um programa de acompanhamento e análise de dados de voo (PAADV) como parte de seu SGSO.	Texto incluído conforme o item 9.2.a) do Relatório de AIR Nº 2/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO - (9638649).
121.1221(f)	(f) A partir de 1º de janeiro de 2027, o detentor de certificado que opera aviões com peso máximo de decolagem aprovado superior a 15.000 kg e configuração máxima certificada de assentos para passageiros superior a 19, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade seja emitido a partir de 1º de janeiro de 2027, deve estabelecer e manter um PAADV como parte de seu SGSO.	Texto incluído conforme o item 9.2.b) do Relatório de AIR Nº 2/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO - (9638649).
121.1221(g)	(g) A partir de 1º de janeiro de 2027, o detentor de certificado que opera aviões com peso máximo de decolagem aprovado superior a 15.000 kg e configuração máxima certificada de assentos para passageiros superior a 19, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade seja emitido antes de 1º de janeiro de 2027, e que possuam equipamentos de FDR ou QAR dos quais seja possível a extração dos dados <i>online</i> ou por meio de conexão USB, sem necessidade de <i>retrofit</i> , deve estabelecer e manter um PAADV como parte de seu SGSO.	Texto incluído conforme o item 9.2.c) do Relatório de AIR Nº 2/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO - (9638649). O referido item, no Relatório de AIR, menciona "QAR dos quais seja possível a extração dos dados com relativa facilidade e sem necessidade de <i>retrofit</i> ", e isso foi traduzido no texto por "conexão USB", conforme exposto no item 4.20 do Relatório, ou por "extração de dados online", já que se menciona (item 4.21 do Relatório) que alguns QAR possuíam módulos 4G, que tornam a extração dos dados ainda mais fácil. Outros métodos de extração ficam, portanto, dispensados.
121.1221(h)	(h) O detentor de certificado pode contratar de terceiros a operação de um PAADV, porém deve manter total responsabilidade pela manutenção desse programa.	Este item foi incluído em harmonização ao parágrafo 135.29(d) do RBAC nº 135. Ele não estava previsto no Relatório de AIR, mas entendemos que é importante incluir uma disposição similar no RBAC nº 121. O item também está presente na Nota do item 3.3.4 do Anexo 6, Parte I.
121.1221(i)	(i) O PAADV mencionado nos parágrafos (e) a (h) desta seção não tem finalidade punitiva e deve conter salvaguardas adequadas para proteger as fontes dos dados.	Este item foi incluído com texto próximo ao do parágrafo 135.29(e) do RBAC nº 135, mas não igual. Ele não consta da conclusão do Relatório de AIR, mas estava previsto no item 6.3.2 do referido Relatório de AIR. A justificativa para a diferença encontra-se no item 6.9 da Nota Técnica nº 9/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (9638668).

2.5. Esta consulta pública não propõe a exclusão ou a alteração de nenhum outro requisito.

2.6. O detalhamento da análise regulatória realizada se encontra no Relatório de AIR nº 2/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (9638649) e na Nota Técnica nº 9/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (9638668), integrantes desta consulta pública e listados como anexos a este documento. O processo nº [00058.041531/2021-20](#) também se encontra franqueado ao acesso do público por meio da pesquisa pública de processo e documentos da ANAC, no link: <https://www.gov.br/anac/pt-br/sistemas/protocolo-eletronico-sei/pesquisa-publica-de-processos-e-documentos>.

### 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 do RBAC nº 121 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 no prazo de 45 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

## 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](mailto:gtno.spo@anac.gov.br)



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Gasparini Moreira, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/11/2024, às 12:08, 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 **9638800** e o código CRC **02E0541F**.