



Contribuições referentes à Consulta Pública nº 16/2021

Proposta de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 121.

A Consulta Pública foi realizada no período de 28 de setembro de 2021 a 12 de novembro de 2021, durante o qual foi recebida **1 contribuição**.

Processo nº 00066.005469/2021-11

Novembro/2021

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 18244**Identificação**

Autor da Contribuição: TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards
Categoria: Empresa Aérea

Documento: Proposta EMD RBAC 121
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 121.439
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugere-se a exclusão do requisito de experiência recente para comissários de voo constante do parágrafo 121.439(a)(2). Em consequência, sugere-se também a adequação dos demais parágrafos da seção para se excluir as outras referências a comissários.

Justificativa:

A seção 121.439 do RBAC 121 é uma tradução literal da 121.439 do 14 CFR Part 121 (EUA):

§ 121.439 Pilot qualification: Recent experience.

(a) No certificate holder may use any person nor may any person serve as a required pilot flightcrew member, unless within the preceding 90 days, that person has made at least three takeoffs and landings in the type airplane in which that person is to serve. The takeoffs and landings required by this paragraph may be performed in a Level B or higher FFS approved under § 121.407 to include takeoff and landing maneuvers. In addition, any person who fails to make the three required takeoffs and landings within any consecutive 90-day period must re-establish recency of experience as provided in paragraph (b) of this section.

No entanto, como se vê acima, a regra norte-americana não possui requisito de experiência recente para comissários de voo, somente para pilotos. Isso inclusive se reflete no título da seção, tanto no original em inglês ("Pilot Qualification") quanto no RBAC ("Qualificação de Piloto"). Isso indica que, no processo de tradução do FAR 121.439(a), o regulador brasileiro optou por criar uma exigência de 10 operações anuais para comissários, divergindo assim da regulamentação original norte-americana.

Além disso, consultando o Anexo 6 Part I da ICAO, identificamos que este segue o mesmo padrão da FAA, ou seja, exige experiência recente para pilotos (Chapter 9 - Aeroplane Flight Crew, item 9.4), porém não exige para comissários (Chapter 12 - Cabin Crew).

Idem ainda nas regras EASA, nas quais os pilotos estão sujeitos ao requisito do FCL.060 - Recent experience, sem requisito equivalente para comissários.

Em suma, a norma brasileira criou uma exigência extra que não possui paralelo na ICAO, FAA ou EASA.

Compreendemos que o regulador brasileiro possui autonomia e não está vinculado às normas estrangeiras de referência; porém, uma divergência em relação aos padrões internacionais a nosso ver somente se justifica caso:

- 1 - o requisito tenha por objetivo atender a alguma circunstância específica da operação no Brasil (o que não se aplica ao caso em análise); ou
- 2 - seja constatado pela ANAC que o novo requisito traz um real aumento à segurança operacional (o que também acreditamos não se aplicar, já que não há indícios que os países padrão ICAO/FAA/EASA apresentem maiores taxas de ocorrência com tripulações de cabine quando comparados ao Brasil).

É importante ressaltar que o alinhamento das normas brasileiras com a regulamentação internacional, especialmente no âmbito da operação 121, é extremamente importante para a competitividade da aviação nacional nos mercados globais, e portanto atende ao interesse público.

Ao se exigir dos operadores brasileiros o cumprimento de regras que não recaem sobre seus concorrentes estrangeiros, corre-se o risco de criar desvantagens competitivas que não incrementam a segurança das operações.

Desse modo, não havendo indício empírico de que a norma em questão agrega valor à segurança da operação, e considerando que o requisito inexistente em quaisquer normas de referência internacionais, sugerimos a exclusão do parágrafo 121.439(a)(2), bem como a readequação dos demais parágrafos da seção, para se excluir as demais referências a comissários de voo.