



## **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.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Registra-se que a contribuição está fora do escopo desta consulta pública, que tratou precipuamente do papel do instrutor e do examinador credenciado.

O assunto de experiência recente de comissários foi tema do processo de edição do RBAC nº 63, conforme processo 60800.019650/2010-15, quando propostas de edição do RBAC nº 63 e emenda ao RBAC nº 121 foram submetidas à Consulta Pública nº 08/2020 (vide <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2020>). Conforme já registrado naquele processo, embora os Estados Unidos de fato não tenham requisito de experiência recente para comissários, a EASA possui. As regras se encontram em CC.TRA.225(b)(2) e ORO.CC.145 e estabelecem a necessidade de realizar pelo menos um voo nos últimos 6 meses no tipo de aeronave; caso tal requisito não seja atendido em nenhuma aeronave, o comissário deve passar por um treinamento de requalificação. Se o comissário tiver realizado voo em alguma aeronave qualquer, mas não em um tipo de aeronave específico, precisa ou passar por um treinamento de requalificação ou realizar dois voos de familiarização no tipo de aeronave. Um requisito de experiência recente similar é adotado na Austrália, no CASR Part 121.705.

O LAR 63, do SRVSOP, estabelece requisitos de experiência recente em 63.425, exigindo que, se o comissário não operar por mais de 365 dias, deve realizar treinamento teórico e prático, em voo de pelo menos 1 hora de duração em cada uma das aeronaves em que opera, com instrutor e comissário como tripulantes excedentes da tripulação mínima. Se o período de inatividade for de 12 a 24 meses, é necessário um curso inicial reduzido (a 50%) e um treinamento de voo de uma hora, também como tripulantes excedentes.

Por não ser verdade completa o argumento trazido, na parte de que a EASA não teria requisitos de experiência recente, e por ser razoável o entendimento de que o requisito de manutenção de uma experiência recente contribui para a segurança das operações (ainda que se possa discutir o custo-benefício da medida), entendo que não é devida a retirada do requisito por meio de uma contribuição neste processo, sem que houvesse oportunidade de recebimento de outras manifestações sobre a proposta da empresa.

Considerando que a contribuição não está no escopo deste processo (00066.005469/2021-11), informamos que a contribuição e a respectiva análise foram incluídas no processo de edição do RBAC nº 63 (60800.019650/2010-15).