



VOTO

PROCESSO: 00058.507380/2017-08

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS - ABEAR

RELATOR: DIRETOR HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de processo inaugurado a partir do recebimento de comunicação da Associação Brasileira das Empresas Aéreas, Ofício ABEAR/DSOV-002/2017, que, em resumo, solicita revisão do requisito que disciplina o conjunto de sobrevivência para operação sobre terreno desabitado (seções 121.339, 121.353(a)(2) e apêndice C, todos, do RBAC nº 121 - Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares).

2. ANÁLISE TÉCNICA

2.1. Como já relatado, a ABEAR fundamenta o seu pleito nas seguintes premissas:

- O RBAC 129 não requer que operadores estrangeiros mantenham disponíveis conjuntos de sobrevivência para operação sobre terreno desabitado quando voam para o Brasil;
- A seção 121.353 do FAR 121 seria menos restritiva que sua equivalente brasileira, uma vez que tornaria exigível, segundo interpretação daquela Associação, o embarque apenas dos sinalizadores;
- O RBAC 135 dispensa “o kit para aviões equipados com ELT automático transmitindo em 406 MHz (que todas as aeronaves segundo o 121 possuem)”;
- O “... peso dos kits distribuídos pela aeronave induz a um consumo de combustível significativo, haja vista o número de operações diárias das aeronaves...”; adicionalmente a ABEAR informa que o aumento do consumo de combustível aumenta também as emissões de CO₂;
- Os “... kits são colocados nos compartimentos de bagagem sobre os assentos, reduzindo ainda mais a possibilidade de se transportar as bagagens de mão dos passageiros, induzindo a atrasos e desgastes adicionais por termos que processar o envio das bagagens que não conseguiram acomodação nos compartimentos para os porões das aeronaves”;
- Existiriam problemas relacionados “... à segurança contra atos de interferência ilícita, pois nestes kits existem alguns itens perigosos, que poderiam propiciar a algum elemento mal intencionado sua utilização com o objetivo de perpetrar um sequestro ou ato terrorista. Se os geradores de O₂ dos banheiros foram desativados, com muito mais peso teríamos que retirar estes kits de dentro das aeronaves.”; e que
- Com os “... avanços tecnológicos: ELT 406 MHz, rastreamento permanente por satélites COSPAS/SARSAT, ACARS, etc. dificilmente uma aeronave acidentada em terra ficará desaparecida e os meios atuais de busca e salvamento (SAR) rapidamente resgatarão os sobreviventes, mesmo em área remota”.

2.2. De posse dessas informações, verifica-se que a SPO adotou todas as providências necessárias para a análise técnica da solicitação, vide NOTA TÉCNICA Nº 69(SEI)/2017/GNOS/GTNO/GNOS/SPO e DESPACHO GTNO/GNOS (SEI 1506809), ouvidas as Superintendências de Aeronavegabilidade (DESPACHO GTPN/SAR SEI 0801060) e de Infraestrutura Aeroportuária - SIA (NOTA TÉCNICA Nº 14(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA) e conclui pelo **NÃO**

acolhimento do pleito da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR para a **inexistência** do conjunto de sobrevivência na selva nos voos domésticos pelas contrarrazões que se seguem:

- não procede a comparação do RBAC nº 121 com o RBAC nº 129, pois este último regulamento contém apenas regras para a certificação de empresas estrangeiras que operam no Brasil, já presumindo que elas possuam uma certificação no seu país de origem e devem cumprir os requisitos contidos no Anexo 6 Parte I à Convenção de Chicago, onde conjuntos de sobrevivência são exigidos em acordo com a regulamentação de cada país;
- não procede também a alegação de que a seção 121.353 do *14 CFR Part 121*, da FAA dos EUA, seria menos restritiva que sua equivalente brasileira, uma vez que é menos prescritiva. Na verdade, menor prescritividade não significa necessariamente menos restritividade, pois o conteúdo do conjunto de sobrevivência será definido em cada caso concreto, e ele pode inclusive conter mais itens do que hoje se encontram cristalizadas no regulamento;
- não procede também a comparação da certificação do RBAC nº 121 com a certificação do RBAC nº 135, pois tratam-se de operações com portes diferenciados e com diferentes níveis de exposição ao risco;
- não procede também a alegação de "consumo de combustível significativo", pois o peso do conjunto de sobrevivência é insignificante em relação ao peso total da aeronave, além de não ter sido apresentado nenhum estudo sobre o tema;
- procede a afirmação de que os conjuntos de sobrevivência na selva ocupam espaço nos compartimentos de bagagem sobre os assentos, mas isso não é razão suficiente para justificar a inexigência, caso haja o entendimento de que ele é indispensável para a sobrevivência das pessoas em caso de pouso na selva por pelo menos 24 horas. A ABEAR também não informou quanto que as empresas esperam obter de espaço em relação ao total disponível ao abrir mão do conjunto de sobrevivência na selva; e
- não procede também a alegação de que avanços tecnológicos: ELT 406 MHz, rastreamento permanente por satélites COSPAS/SARSAT, ACARS, etc., que tornam mais rápida a localização dos destroços e dos sobreviventes, porque isso não necessariamente se reflete em rapidez de acesso e de resgate.

2.3. Além disso, conforme a manifestação da SIA, a existência de itens perigosos entre os componentes dos conjuntos de sobrevivência no mar e na selva no interior da cabine das aeronaves não se constitui em uma condição de não-conformidade à legislação de Segurança *AVSEC* vigente no Brasil, desde que a condição de transporte, localização e acesso aos conjuntos sejam desconhecidos e inacessíveis ao passageiro comum, que sejam de fato obrigatórios em função da necessidade e de fácil acesso depois da eventual queda do avião. Desse modo, entendo que também não procede a afirmação de que existiriam problemas relacionados aos regulamentos de segurança contra atos de interferência ilícita.

2.4. Noutro giro, pondera que a demanda da ABEAR proporciona oportunidade de reflexão sobre a pertinência na manutenção da excessiva prescritividade dos equipamentos listados nos requisitos 121.339, 121.353 e no Apêndice C do RBAC nº 121, transcrição adiantada no Relatório, haja vista que as seções equivalentes do *14 CFR Part 121* não apresentam tal nível de detalhamento, estabelecendo requisitos baseados em desempenho, ou seja, a aeronave deve transportar um conjunto de sobrevivência adequado à área desabitada que vai sobrevoar.

2.5. Assim, julga pertinente a aprovação e deliberação da proposta de emenda nº 4 ao RBAC nº 121, de modo a promover o alinhamento das seções 121.339 e 121.353 ao *14 CFR Part 121*, assim como propõe a transferência do conteúdo do Apêndice C daquele RBAC para a Instrução Suplementar que acompanha o referido processo de modo a evitar vazio regulatório.

2.6. Na oportunidade, propõe, igualmente, a exclusão dos dois últimos Apêndices do RBAC nº 121 (Apêndices Q e R) que se encontram reservados, assim como a subparte CC, referente às disposições transitórias já expiradas.

3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

3.1. Não obstante constar nos autos a propositura de audiência pública, verifica-se que o alinhamento e saneamento regulatório propostos pela área técnica (das seções 121.339 e 121.353 ao

14 CFR Part 121, a transferência do conteúdo do Apêndice C para uma Instrução Suplementar-IS e a exclusão dos Apêndices Q, R e subparte CC, todos, do RBAC nº 121) não acarreta prejuízo ou minoração de direitos, não representa ônus aos agentes econômicos ou aos usuários de serviços de aviação civil, não se enquadrando, portanto, na hipótese prevista do art. 27 da Lei nº 11.182, de 2005.

3.2. Ademais, em alusão à Instrução Normativa nº 17, de 2009, e tendo em vista que a presente proposta, em resumo, objetiva o alinhamento das seções 121.339 e 121.353 ao *14 CFR Part 121*, como também a transferência textual do conteúdo do Apêndice C daquele RBAC para a Instrução Suplementar específica, evitando a lacuna regulatória, verifica-se que não há identificação de questões jurídicas relevantes na presente proposta de emenda.

4. VOTO

4.1. Diante do exposto, considerando que a presente iniciativa não compromete a segurança de voo, prioriza a racionalidade normativa e especificidade das operações, contribuindo para o aprimoramento da qualidade regulatória desta Agência, em atendimento à Portaria nº 3.092, de 6 de setembro de 2017 que aprova as Diretrizes para a Qualidade Regulatória da ANAC, e, por fim, considerando as manifestações técnicas referenciadas nos parágrafos 2.2 a 2.5, acima, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação da emenda nº 4 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 - Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares, pertinente às alterações das seções 121.339 e 121.353, transferência do conteúdo do Apêndice C para uma Instrução Suplementar-IS e a revogação dos Apêndices Q, R e subparte CC, todos, do RBAC nº 121.

4.2. É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Diretor**, em 04/05/2018, às 10:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1757675** e o código CRC **3FFA8DD4**.