



## VOTO

**PROCESSO: 00066.005550/2021-93**

**INTERESSADO: TAM LINHAS AÉREAS S/A**

**RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, bem exercer o poder normativo da Agência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016, prevê, entre as competências comuns às Superintendências, avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos. Ainda, dispõe que compete à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados a certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos, de operações aéreas, de transporte de artigos perigosos, de organizações de manutenção e de fatores humanos relacionados às operações aéreas.

1.3. Dessa forma, resta evidente a competência do Colegiado para analisar a presente matéria.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório<sup>[1]</sup>, em virtude da pretensão de incluir aeronaves modelo Boeing 787-900 em sua frota, com configuração de 303 e 304 assentos, a TAM Linhas Aéreas S/A. interpôs pedido de isenção de cumprimento de requisito relativo ao item 121.391 (a)(4)<sup>[2]</sup> do RBAC 121, o qual dispõe que aeronaves com capacidade superior a 100 assentos de passageiros, devem ter tripulação de, no mínimo, dois comissários mais um comissário adicional a cada 50 assentos (ou fração).

2.2. Desse modo, de acordo com a capacidade de assentos informada, à luz do que estabelece o requisito em tela, seriam necessários 7 comissários para operar a aeronave indicada.

2.3. A TAM Linhas Aéreas S/A apresentou as seguintes razões para justificar o pedido de isenção de cumprimento de requisito solicitado:

- i) estabelecimento da data limite de 31/12/2022 para operar sob a isenção solicitada;
- ii) adequação da frota de Boeing 787-900 para configuração de 300 assentos;
- iii) limitação do número de passageiro a 300 enquanto operar sob a isenção;
- iv) procedimentos operacionais para mitigação de riscos.

2.4. Cabe destacar a pertinência do pedido de isenção temporária de cumprimento de requisito com o prazo limite proposto pela própria interessada, além da iniciativa de adequação da configuração de assentos da frota visando compatibilizar o emprego operacional de tripulantes com o normativo correlato.

2.5. A área técnica da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO realizou a análise da documentação<sup>[3]</sup>, constatando inicialmente que a argumentação da interessada não fora suficiente para

conceder o deferimento do pleito. Considerou que, acerca da limitação do número de passageiro a no máximo 300 assentos ocupados, a fim de atender a proporção de comissários estabelecida no item 121.391(a)(4), o procedimento administrativo de restrição apenas nos sistemas de vendas e de *check-in* da companhia não oferecia garantias de que tais assentos excedentes não seriam ocupados.

2.6. Além disso, verificou que a distribuição de comissários ao longo da cabine de passageiros e seu posicionamento para atender as saídas de emergência em procedimento de evacuação, deixava as saídas 3L e 3R desguarnecidas, mesmo estando situadas em área de grande densidade de passageiros. Conforme ressaltado pela área técnica, ao definir a distribuição de comissários ao longo da cabine de passageiros, deve-se observar a distribuição uniforme dos comissários ao longo do avião de forma a prover a mais eficiente retirada de passageiros em caso de evacuação de emergência, conforme o disposto no 121.391 (c):

*Durante pousos e decolagens os comissários requeridos por esta seção devem estar localizados tão perto quanto praticável das saídas de emergência ao nível do assoalho requeridas e devem estar uniformemente distribuídos ao longo do avião, de modo a prover a mais eficiente retirada dos passageiros em uma eventual evacuação em emergência.*

2.7. Além do exposto, a área técnica apontou incompatibilidades entre as informações e procedimentos apresentados junto do pedido de isenção com o Manual de Comissários de Voo.

2.8. Notificada da análise<sup>[4]</sup>, a empresa apresentou documentação complementar, corrigindo e esclarecendo pontos destacados pela área técnica.

2.9. Sobre o procedimento de evacuação e disposição dos comissários na cabine de passageiros, a companhia aérea propõe uma nova distribuição<sup>[5]</sup> da configuração mínima de comissários, levando em conta não apenas a capacidade de evacuação de cada porta, mas também a densidade de passageiros nas áreas adjacentes às saídas. Assim, todas as áreas que possuem saídas de emergência estão guarnecidas com a presença de pelo menos um comissário treinado.

2.10. Acerca do bloqueio de assentos visando a limitação de 300 passageiros nas aeronaves, a TAM Linhas Aéreas S/A. apresentou procedimento incluindo bloqueio físico dos assentos, por meio de adesivos ou placas fixadas nos assentos excedentes. O procedimento é descrito no Manual de Comissários de Voo da companhia<sup>[6]</sup>, além de haver Ordem de Engenharia tratando do mesmo procedimento<sup>[7]</sup>.

2.11. Destaca-se que o Manual de Comissários de Voo foi atualizado, com inclusão de informações e procedimentos sobre a aeronave Boeing 787-900, incluindo aqueles suscitados pela área técnica, em análise do pedido de isenção da interessada. Vale mencionar que a atualização do referido manual trouxe restrição ao item 121.391(f), de maneira que, no caso de tripulação simples do Boeing 787-900, com 6 comissários, não é possível a continuidade das operações na eventualidade de adoecimento de um comissário que enseje seu desembarque em uma escala.

2.12. Assim, considerando as adequações e esclarecimentos adicionais apresentados pela TAM Linhas Aéreas S/A., a SPO emitiu parecer favorável à concessão de isenção temporária de cumprimento de requisito.

2.13. Posteriormente, também foi realizada análise técnica pela Gerência de Normas da SPO<sup>[8]</sup>, que buscou identificar outros requisitos afetados pelo pedido de isenção pleiteado pela interessada (121.391(a)(4)). Por oportuno, entendo ser adequada a iniciativa, tendo em vista que a interessada pode não ter identificado outros itens relacionados com o requisito pleiteado no processo. Ao realizar análise abrangente sobre o pedido, atende-se aos princípios da celeridade e economicidade processual, além do princípio da moralidade.

2.14. Assim, diante dos argumentos da análise realizada, considero por adequada a vinculação dos requisitos 121.291(a)(1) e 121.391(b) ao pedido de isenção de cumprimento pela interessada, uma vez

que dizem respeito a procedimentos de evacuação de emergência, com base no número de tripulantes utilizados quando da certificação da aeronave. Conforme TCDS emitida pela EASA para o Boeing 787-900<sup>[9]</sup>, em uma configuração com até 300 assentos seriam necessários 6 tripulantes de cabine para realizar a evacuação dos passageiros. Considerando o baixo impacto associado com o procedimento pelo fato de haver apenas 3 ou 4 assentos adicionais, entendo que não se faz necessária a demonstração real exigida pelo requisito 121.291(a)(1), ou ainda a regra do 121.391(b).

2.15. Considerando o conjunto de informações tratado até aqui, em especial sobre os procedimentos e restrições definidos pela TAM Linhas Aéreas S/A., além das condicionantes trazidas pela área técnica, entendo que o pedido de isenção em tela não afeta a segurança das operações e atende ao interesse público em um nível de segurança aceitável.

### 3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido de isenção temporária de cumprimento dos requisitos 121.291(a)(1), 121.391(a)(4) e 121.391(b), do RBAC 121 - Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg, Emenda 12, protocolado pela TAM Linhas Aéreas S/A., para operar a aeronave Boeing 787-900 com tripulação mínima de 6 comissários, nos termos da proposta de ato normativo submetido pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO<sup>[10]</sup>.

É como voto.

**ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO**

Diretor

[1] Relatório SEI 5979111

[2] FOP 108 SEI 5706409

[3] Parecer nº 1106/2021/GCTA/SPO SEI 5789363

[4] Ofício nº 1533/2021/GCTA/SPO SEI 5807587

[5] Documentação com nova configuração SEI 5899906

[6] Manual de Comissário de Voo SEI 5899902

[7] Ordem de Engenharia nº 25-B5770 SEI 5899905

[8] Nota Técnica nº 78/2021/GTNO/GNOS/SPO SEI 5939104

[9] TCDS EASA Boeing 787 - <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/TCDS%20EASA%20IM%20A%20115%20B787%20Issue%2026.pdf>

[10] Proposta de Ato Normativo SEI 5960057



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 29/07/2021, às 13:04, 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 **5997363** e o código CRC **6F40AA3F**.