



## VOTO

**PROCESSO: 00066.005550/2021-93**

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

**RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT**

### 1. DA FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, nos incisos X e XXX de seu artigo 8º, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar, dentre outras coisas, os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos e para expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016, prevê, no inciso XVII do seu artigo 31, dentre as competências comuns às Superintendências, a competência de avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos.

1.3. O mesmo Regimento, no inciso I de seu artigo 34, estabelece competência à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) para submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à 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.

1.4. Por fim, o procedimento para processamento de pedidos de isenções encontra-se na Seção I do Capítulo V da Instrução Normativa nº 154/2020. O parágrafo 1º de seu artigo 47 estabelece que caso a conclusão da unidade organizacional seja pela recomendação de deferimento da isenção, a solicitação de isenção será encaminhada para deliberação da Diretoria Colegiada.

1.5. Dessa forma, resta evidente que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela SPO revestido de amparo legal, além de atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão do caso em tela.

### 2. DA ANÁLISE

#### 2.1. Introdução

2.1.1. Como explicitado no Relatório SEI 7831127, trata-se de pedido protocolado pela TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) de extensão de prazo da isenção de cumprimento de requisitos relativos aos itens 121.291(a), 121.391(a)(4) e 121.391(b) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 121, aprovada por meio da Decisão nº 384 de 29/7/2021 (SEI 6019175).

2.1.2. De forma sucinta, o requisito 121.394(a)(4) exige, para uma aeronave configurada com 304 assentos de passageiros, o número mínimo de 7 comissários de bordo. A empresa, em seu pedido de isenção original, esclarece que está recebendo aeronaves com esta configuração, mas tem o objetivo de configurá-las para 300 assentos de passageiros o que permitiria a operação com apenas 6 comissários. O pedido de isenção, portanto, seria temporário e envolveria, conforme discutido no voto do Diretor Rogério Benevides (SEI 5997363):

- o estabelecimento da data limite de 31/12/2022 para operar sob a isenção solicitada;
- a adequação da frota de Boeing 787-9 para configuração de 300 assentos;
- a limitação do número de passageiro a 300 enquanto operar sob a isenção;
- o estabelecimento de procedimentos operacionais para mitigação de risco.

2.1.3. Desse modo, o presente processo trata de pedido para prorrogação dessa isenção até 31/12/2025. O motivo principal apresentado pela empresa é a ocorrência de atrasos no cronograma de *retrofit* das aeronaves. Além disso, em seu pedido (SEI 7550395) a empresa argumenta que:

- vem cumprindo rigorosamente as condicionantes da Decisão nº 384;
- apenas a minoria dos voos realizados se utiliza da isenção;
- foi realizada, de forma bem-sucedida, a Demonstração Parcial de Evacuação de Emergência com 6 comissários;
- foi realizada análise de risco da empresa resultando em um risco agregado Negligenciável;

## 2.2. Do Mérito

2.2.1. O pedido foi analisado tanto pela Gerência de Operações de Empresas de Transporte Aéreo – 121 (GCTA) quanto pela Gerência Técnico de Normas Operacionais (GTNO) ambas da SPO (SEI 7591236, 7649067 e 7650102).

2.2.2. A GCTA concordou com os argumentos expostos pela empresa, com apenas uma divergência quanto ao uso da especificação de tipo citando uma evacuação de 355 passageiros para a análise de risco, uma vez que esta foi realizada com 8 comissários. De qualquer forma, a GTCA expressou parecer favorável à prorrogação da isenção (SEI 7591236 e 7649067).

2.2.3. A GTNO, por sua vez, também emitiu parecer favorável e elaborou proposta de revisão da decisão anterior (SEI 6019175) com a remoção de duas condicionantes, quais sejam:

Decisão nº 384, de 29 de julho de 2021

(...)

Art. 1º (...)

(...)

III - a efetiva operação da aeronave em operações sob o RBAC nº 121 fica condicionada à conclusão do processo de certificação para inclusão do modelo de aeronave nas Especificações Operativas do Operador. Caso não seja possível concluir o processo considerando esta isenção (por exemplo, por dificuldade na execução da demonstração parcial dos procedimentos de evacuação de emergência requeridos por 121.291(b) ou por a ANAC entender, no decorrer do processo de certificação, que um nível adequado de segurança operacional não pode ser mantido), a operação não poderá ser conduzida segundo esta isenção; e

IV - uma vez que não foi incluída isenção referente ao cumprimento das limitações da aeronave de que trata o parágrafo 91.9(a) do RBAC nº 91, o Operador deve observar limitações referentes ao número máximo de passageiros e sua associação com o número de comissários requeridos, que porventura venham a constar na especificação de tipo (Type Certificate Data Sheet), a ser emitida pela ANAC quando da conclusão da certificação da aeronave.

(...)

2.2.4. Em primeiro lugar, a condicionante III não é mais necessária uma vez que o modelo já foi incluído nas Especificações Operativas do Operador, conforme processo SEI 00066.002799/2021-47 em processo que incluiu a demonstração parcial da evacuação de emergência, com testemunho de fiscais da ANAC conforme processo SEI 00066.009160/2021-92. Por sua vez, a condicionante IV também não é necessária uma vez que a Especificação de Tipo da aeronave foi emitida, conforme processo SEI 00066.024818/2020-13, sem limitações referentes ao número máximo de passageiros e sua associação com o número de comissários requeridos.

2.2.5. Adicionalmente a GTNO propôs que sejam retirados do escopo da isenção o 121.219(a) e o 121.391(b). O primeiro pelo fato do requisito se aplicar somente ao processo de certificação; e, o segundo, por considerar que ele não seria realmente necessário, já que só se aplica no caso de uma demonstração de evacuação com um número maior do que o mínimo de comissários.

2.2.6. À primeira vista, a prorrogação da isenção parecer ter um longo prazo. Contudo, deve-se notar que o pedido aqui é temporário e a empresa apresenta o planejamento execução do *retrofit* das aeronaves distribuído ao longo do período pedido. Além disso, não se pode deixar de considerar, em especial, o baixo número de assentos a mais quando comparados com o total da aeronave e o número de voos em que a isenção é realmente necessária. Importante destacar, também, que a isenção não se aplica às

aeronaves com mais de 304 assentos que serão reconfiguradas antes de entrar em serviço, conforme explicado na análise da área técnica (SEI 7591236).

2.2.7. Por fim, reforço a informação trazida no voto SEI 5997363 de que, conforme a Especificação de Tipo (*Type Certificated Data Sheet – TCDS*) emitida pela EASA, para o Boeing 787-9 em uma configuração com até 300 assentos, seriam necessários 6 tripulantes de cabine para realizar a evacuação dos passageiros. De fato, durante o processo de validação do modelo, a Boeing apresentou à ANAC as configurações aceitas pelo FAA (SEI 7729186) que também incluem essa configuração.

2.2.8. Sendo assim, concordo com os argumentos da área técnica acerca do deferimento do pedido, incluindo a remoção das condicionantes III e IV. Quanto à revisão dos requisitos objetos da isenção, considero que o 121.291(a) ainda se faz necessário uma vez que, mesmo sendo aplicável na certificação, não é caso de “perda de objeto” uma vez que requisitos aplicáveis à certificação não deixam de ser aplicáveis após a inclusão da aeronave nas Especificações Operativas. Quanto ao requisito 121.391(b), concordo com a área técnica que não precisa estar no escopo da isenção.

### 2.3. Das Propostas de Maior Flexibilização

2.3.1. Por fim, convido a área técnica e a empresa, se for de seu interesse, a discutirem uma maior flexibilidade da atual proposta, mantendo-se o nível de segurança aceitável. Destaco dois pontos que vislumbro como potenciais. De início, não vejo neste caso uma razão de segurança para, em um voo específico, impedir a troca dos assentos bloqueados, por exemplo, para acomodar uma família com filhos menores que porventura estejam sentados separados. O caso discutido nesta isenção me parece diferente de itens da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) discutidos como similares, por exemplo, no parecer SEI 5905270. Tomando um caso ilustrativo como o item MEL 35-21-02 (*Passenger Oxygen Controllers*), nele de fato o assento em específico apresenta um nível de segurança menor (no caso por inoperância do sistema de oxigênio) e por isso deve ser bloqueado. No atual caso, a posição dos assentos a serem bloqueados não é tão relevante conforme exposto no Parecer SEI 6098569.

2.3.2. Por fim, em um voo com a capacidade máxima de 300 passageiros ocupada, cabe refletir sobre o impedimento a que um tripulante adequadamente treinado ocupe um dos assentos bloqueados. Ainda que configure uma pessoa a mais a evacuar a aeronave, por outro lado referido tripulante possui treinamento para tanto. Note que em seu pedido (SEI 7550395) o requerente informa algumas operações com tais tripulantes na cabine de pilotagem. Essa discussão já ocorreu no âmbito da Portaria SPO nº 7.321 de 18/2/2022 (Processo SEI 00066.000525/2022-02) e a SPO construiu um entendimento sobre o assunto, notadamente contido no documento SEI 6932453.

2.3.3. Tais flexibilizações, se forem entendidas como viáveis em acordo entre empresa e área técnica não necessitariam de revisão da presente isenção de forma análoga ao já realizado em momentos anteriores, conforme SEI 6098830 e 6932453.

## 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido de isenção temporária de cumprimento dos requisitos 121.291(a)(1) e 121.391(a)(4) 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 16, protocolado pela TAM Linhas Aéreas S/A., para operar a aeronave Boeing 787-9 com tripulação mínima de 6 comissários, nos termos da proposta de ato normativo submetido pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO **atentando-se para a inclusão do requisito 121.291(a)(1) em seu escopo conforme item 2.2.8 do meu voto.**

É como voto.

**RICARDO BISINOTTO CATANANT**

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 24/10/2022, às 14:16, 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 **7841897** e o código CRC **ADCA84EB**.

