

## JUSTIFICATIVA

### **PROPOSTA DE EDIÇÃO DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC) Nº 121 – REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES**

#### **1. APRESENTAÇÃO**

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 – RBAC nº 121, intitulado “Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares”.

#### **2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA**

2.1. Os requisitos de combustível do RBAC nº 121 foram escritos com base no regulamento da Federal Aviation Administration (FAA), o 14 CFR Part 121. Esses requisitos são separados conforme a motorização da aeronave (convencional, turboélice e a reação) e espécie de operação (doméstica, de bandeira e suplementar) e constam, basicamente, nas seções 121.639 a 121.647. Particularmente com relação aos requisitos de combustível de contingência, para as operações com aviões a reação, em 121.645, a regra requer combustível necessário para voar por 10% do tempo de voo do aeródromo de decolagem até o de destino.

2.2. No Anexo 6 Parte I, até 2012, as regras de combustível eram diferentes para aviões com motor convencional e para aviões a turbina (incluindo turboélice e a reação). Havia requisito de combustível de contingência, mas não havia porcentagem estabelecida, deixando-se o valor a ser especificado pelos Estados.

2.3. Com discussões iniciadas a partir de 2008, por meio do Painel de Operações da ICAO, o Anexo foi emendado em 2012 de forma a adotar a base dos requisitos de combustível vigentes atualmente. A alteração envolveu também os critérios para seleção de aeródromo de alternativa e as regras para operações com tempo de desvio prolongado (Extended Diversion Time Operations - EDTO), que possuem relação próxima com os requisitos de combustível. No entanto, neste processo, se propõe por ora somente a harmonização dos requisitos de combustível, ficando os demais assuntos a serem analisados em processo específico. Assim, foi necessário adaptar os requisitos do Anexo ao contexto do RBAC nº 121.

2.4. Como apontado pela ABEAR, que solicitou a revisão da regra atual, a diferença com relação aos requisitos estabelecidos nos demais países possui impacto concorrencial, quando avaliamos a aviação no contexto global. Por exemplo, se dois operadores, um do Brasil e um da Europa, fazem os mesmos trechos, voando do Brasil para a Europa e vice-versa, eles disputam um mesmo cliente. Porém, cada operador precisa seguir as regras de operações estabelecidas em seus países (no caso, a regra brasileira e a regra da EASA). A adoção de regras diferentes, especialmente considerando a relevância do custo do combustível para um operador aéreo, permite que um operador possa cobrar preços menores que outro, quando a regulação de seu país lhe exige levar menos combustível a bordo. Isso ocorre tanto em razão de menor consumo de combustível (por a aeronave estar menos pesada), quanto por se aumentar a carga paga disponível (o que pode ser intercambiável com o benefício anterior).

2.5. Além do aspecto concorrencial, a redução da quantidade de combustível está relacionada à questão ambiental, pois um voo que decola menos quantidade de combustível consome menos combustível (em razão do menor peso da aeronave), implicando em menor prejuízo ao meio ambiente, reduzindo as emissões de CO<sub>2</sub> e gases do efeito estufa.

2.6. A harmonização aos requisitos do Anexo 6 Parte I é também um compromisso do Brasil e dos demais Estados membro da ICAO, conforme art. 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), que requer que os países colaborem com o fim de lograr com o mais alto grau de uniformização possível nos regulamentos.

2.7. Nesse sentido, cabe observar que, embora a regra do RBAC seja similar à do FAA, que também estabelece o requisito de 10% para combustível de contingência em 121.645, na prática, as quantidades de combustível carregadas são normalmente diferentes, pois o FAA permite desvios ou isenta o cumprimento de alguns requisitos por meio de Especificações Operativas, listadas no Doc 9976 da ICAO, denominadas como B043, B044 e B0343. Dessas, o Brasil apenas utiliza o redespacho (B044) e se pretende continuar autorizando, pois a proposta contém as regras que permitem o redespacho, embora haja alguns detalhes deste processo hoje em regulamento (em 121.645(b)) que passariam a constar em IS.

2.8. A regra da EASA, constante em CAT.OP.MPA.150 é bastante simplificada, deixando-se o detalhamento (incluindo a descrição de cada parcela do total de combustível a ser levado) para o nível de método aceitável de cumprimento, que seria, no contexto brasileiro, equivalente ao nível de IS. Ao detalhar a parcela do combustível de contingência, por exemplo, a EASA já lista como possibilidade os métodos citados no Doc 9976 (que para a ICAO são vistos como medidas de flexibilidade), como o 3% ERA (En-Route Alternate) e Statistical Contingency Fuel (SCF) Planning.

2.9. Portanto, vemos que a proposta de harmonização com os requisitos de suprimento de combustível do Anexo 6 Parte I, embora se preveja implicar em redução da quantidade de combustível a bordo dos aviões, está alicerçada em experiência internacional e nos padrões do Anexo à Convenção de Chicago.

2.10. Alterações propostas. As alterações são indicadas e justificadas em mais detalhe, item por item, no quadro comparativo disponibilizado na audiência pública. Nesta justificativa, se explica em linhas gerais a alteração proposta.

2.11. A principal mudança consta na seção 121.645, cujo conteúdo vigente foi completamente suprimido para dar lugar aos requisitos equivalentes aos do item 4.3.6 do Anexo 6 Parte I, com algumas poucas variações. As demais seções com requisitos de suprimento de combustível, para aviões de motores convencionais e turboélices, a saber 121.639, 121.641 e 121.643, foram reservadas, tendo seu conteúdo suprimido, pois o texto proposto para a seção 121.645 já abrange todos os modelos de aeronaves.

2.12. Os fatores para computar combustível, no atual 121.647, também estão abrangidos, no Anexo 6 Parte I, por 4.3.6 (estão em 4.3.6.2), de forma que foi proposto o parágrafo 121.645(b) para tratar do assunto.

2.13. Os requisitos de combustível em rota, no atual 121.646, estão associados ao conceito de "combustível adicional" do Anexo 6 Parte I (4.3.6.3(f)). O atual 121.646(a), embora de aplicabilidade mais restrita (apenas aviões a reação e apenas para voos a mais de 90 minutos de aeródromo) se assemelha em objetivo ao 4.3.6.3(f)(1) do Anexo 6 Parte I, e portanto foi suprimido para dar lugar ao parágrafo 121.645(c)(6)(i). Já o atual 121.646(b), que trata de operações ETOPS, foi mantido, sendo referenciado por 121.645(c)(6)(ii), já que o Anexo 6 Parte I deixa a cargo dos Estados estabelecerem seus cenários de combustível crítico ETOPS.

2.14. Foi ainda incluída a seção 121.648 para tratar dos requisitos do item 4.3.7 do Anexo 6 Parte I, que trata do gerenciamento de combustível e que foram incluídos no Anexo 6 juntamente da

alteração dos requisitos de suprimento de combustível. Esses requisitos, aplicáveis a todos os operadores, estabelecem procedimentos para que o piloto em comando monitore continuamente, em voo, a quantidade de combustível remanescente a bordo. Nessa seção, foi incluída, também, no parágrafo (c) a exigência específica relacionada ao gerenciamento de combustível em voo para o caso de aeródromos isolados (no RBAC, se trata como "local remoto", conforme 121.621(b) e 121.623(b)), que constam em 4.3.4.3(b) do Anexo 6 Parte I.

2.15. Em razão dessas alterações, foi necessário alterar as referências a essas seções nas seções que tratam de aeródromo de alternativa, como 121.621 e 121.623, bem como em 121.631.

Esta audiência pública é complementada pela audiência nº 13/2019, que trata especificamente do proposta de parágrafo 121.645(e) do RBAC nº 121.

### 3. **FUNDAMENTAÇÃO**

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946;

Resolução ANAC nº 30, de 2008; e

Instrução Normativa ANAC nº 15, de 2008.

### 4. **AUDIÊNCIA PÚBLICA**

4.1. A quem possa interessar está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

4.2. As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento-1>.

4.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final da emenda poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública em caso de alteração substancial das propostas ora apresentadas.

4.4. Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de 30 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

### 5. **CONTATO**

5.1. Para informações adicionais a respeito desta audiência pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC  
Superintendência de Padrões Operacionais – SPO  
Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS  
Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO  
Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 2º andar - Ed. Parque Cidade Corporate  
- Torre A  
CEP 70308-200  
Brasília/DF – Brasil  
Tel.: (61) 3314-4846  
e-mail: [gtno.spo@anac.gov.br](mailto:gtno.spo@anac.gov.br)