



**Relatório de análise das contribuições referentes à
audiência pública nº 13/2019, do REGULAMENTO
BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 121**
(período das contribuições: 26/7/2019 a 26/8/2019)

Fevereiro – 2020

9 contribuições

Contribuição nº 1
Colaborador: Rodrigo Hirayama
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
121.645 Suprimento de combustível (e)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
nova proposta (e) O detentor de certificado deve submeter para aprovação da ANAC uma avaliação de risco específica para propor variações no calculo pré voo conforme 121.645 (c), com exceção do paragrafo (c)(5).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
ANAC deveria ter uma preocupação de conhecer o publico que irá utilizar o regulamento, e escrever de forma que esse publico entenda da forma mais direta possível. Apesar de existir a preocupação de ser o mais alinhado possível com o Anexo da ICAO, a tradução direta não parece ser a melhor forma para escrever um requisito. O comentário para alterar o requisito tem o único objetivo de trazer clareza ao requisito e não alterar a intenção. A discussão da IS deve tratar do assunto “avaliação de risco específica”, pois esse assunto pode afetar a aplicabilidade da regra se não for bem discutida.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente acatada. Entendo que alterações do texto, para melhor compreensão, não prejudicam o objetivo de alinhamento ao Anexo. No entanto, a forma proposta possui alguma simplificação que prejudica o alinhamento. Além disso, o uso de “deve” pode induzir à interpretação errada de que está se estabelecendo uma obrigação ao operador – o que é contrário à intenção do parágrafo, que é somente de abrir possibilidade ao operador propor uma variação, assim como é uma possibilidade a autoridade aprovar. Também entendo que é importante deixar claro que tal parágrafo abre exceção aos demais (os subparágrafos de 121.645(c), com exceção de (c)(5) e (c)(7)), que é a função do trecho inicial (“Não obstante...”). Assim, a alteração foi efetuada de forma diferente da proposta, mas ainda com o objetivo de trazer clareza, sem alterar a intenção. Optou-se por dar destaque ao detentor de certificado (em lugar da proposta submetida à audiência pública, que focava na aprovação por parte da ANAC) e por separar, na segunda frase, os requisitos associados à avaliação de risco a ser conduzida.

Contribuição nº 2
Colaborador: Rodrigo Hirayama
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
121.645 Suprimento de combustível (e)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Esse comentário não propõe uma emenda ao requisito, mas uma questão geral. Não foi possível identificar na documentação que está para consulta publica se a ANAC fez estudos sobre a infraestrutura do país. Sabemos que se os operadores quiserem adotar a metodologia de desempenho será necessário ter dados confiáveis de controle de trafico e meteorológicos. A responsabilidade desses equipamentos é do Governo Brasileiro. Se o país não tiver sistemas confiáveis o uso desses dados pode levar a uma condição insegura. A ANAC verificou a infraestrutura dos aeroportos e pistas de pouso? Quais serão os pontos de alternativa mais críticos? Caso todos esses aspectos já tenham sido levados em consideração, a ANAC deveria adicionar na justificativa da proposta uma declaração que toda a infraestrutura já foi avaliada e é possível aos operadores adotarem essa abordagem de desempenho.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
N/A
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Não há contribuição específica referente a alteração do texto submetido à audiência. Com relação à questão levantada, não fica claro quanto a quais dados de tráfego e de meteorologia despertam tal preocupação de que poderiam não ser confiáveis. Também não fica claro o que seria verificar “a infraestrutura dos aeroportos e pistas de pouso”, devendo-se observar que tais matérias já são objeto de regulação específica da ANAC e submetidos a vigilância continuada por parte da agência. Há, obviamente, locais com mais disponibilidade de infraestrutura e outros com menos, tanto no país quanto, para operações internacionais, no resto do mundo; e é importante deixar claro que tais situações devem ser levadas em consideração nas avaliações de risco específicas que devem ser conduzidas pelo detentor de certificado, submetidas por ele à ANAC e, então, analisadas pela agência. Se, por conta de falta de confiabilidade de informações ou indisponibilidade de infraestrutura, não for possível demonstrar que um nível equivalente de segurança operacional será mantido, a ANAC não poderá aprovar variação para aquela situação. No entanto, isso deve ser avaliado nos casos concretos e não é necessária uma avaliação prévia de que “toda a infraestrutura já foi avaliada” e que permite tal variação. É importante ficar claro que o parágrafo 121.645(e) proposto não está autorizando qualquer variação de antemão; apenas prevê que variações podem ser aprovadas se for demonstrado que será mantido nível equivalente de segurança operacional.

A título de exemplo, algumas das técnicas previstas no Doc 9976 da OACI para que se permita utilizar uma menor quantidade de combustível de contingência fazem uso avançado de aeródromos de alternativa, que dependem de haver aeródromos de alternativa ao longo da rota.

Contribuição nº 3	
Colaborador: Gol Linhas Aéreas S/A	
Instituição: Empresa Aérea	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
121.645 Suprimento de combustível (e)	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
O combustível de contingência tem, por sua definição, a função de garantir um nível ótimo de segurança operacional diante de elementos imprevisíveis ou de baixa previsibilidade durante a operação aérea. Com o passar das décadas, o contínuo aprendizado pelos atuadores e reguladores do modal de transporte aéreo de passageiros e os avanços tecnológicos, grande parte dos elementos tidos como imprevisíveis ou de baixa confiança em relação à previsibilidade de uma operação de voo passaram a ser conhecidos com grande assertividade: as fontes de dados meteorológicos, especialmente com a exploração de equipamentos em plataformas orbitais, juntamente com modelos mais sofisticados e aumento exponencial da capacidade de processamento tornaram os modelos de previsão meteorológica mais confiável; a coleta, gestão e compartilhamento de dados do controle de tráfego aéreo tornaram o tráfego aéreo mais previsível; as ferramentas de coleta e análise de dados tornaram o processo de mensuração do desempenho das aeronaves mais preciso; o desenvolvimento de modelos computacionais mais complexos e precisos tornou o processo de planejamento de previsibilidade de manobras, incluindo decolagens e processos de aproximação para pouso, mais assertivos. A Gol, em consonância com seu valor número um de Segurança, estudou os voos e a utilização do combustível de contingência, em resumo, na média geral, 4,78% dos voos da Gol em 2018 utilizaram algum combustível que havia sido planejado como de contingência e, nesses casos, a utilização média foi de 42,76% do total de combustível de contingência (na regra dos 10%). Além disso, do total de combustível de contingência requerido para as operações da Gol em 2018 (pela regra dos 10%), a Gol utilizou 0,0055%. Após análise dos voos como supracitado, é notório, contudo, que a maioria absoluta que utilizaram algum combustível de contingência (7.677 do total de 7.687 voos, ou seja, 99,87%) ainda não havia consumido o combustível planejado para voar até o alternado. É importante, portanto, deixar claro que, mesmo tendo utilizado alguma parte do combustível de contingência, esses voos tinham, pelo menos, o combustível suficiente para voar até o alternado e, em uma situação de emergência, fazer 30 minutos de espera sobre o alternado com as especificações estabelecidas pela regulamentação vigente.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Os benefícios com relação à quantidade de combustível menor vão além dos ganhos operacionais, com a aeronave mais leve o consumo diminui e consequentemente a emissão de CO2 e gases do efeito estufa também. Estrategicamente, os custos são menores com combustível e há um ganho na disponibilização de carga paga, passageiros e cargas, entrando em igualdade com operadores internacionais que já utilizam as regras do Anexo 6 sobre o combustível de contingência. Diante do conteúdo exposto, a alteração do combustível conforme descrita na Emenda 12 do RBAC 121 atende o índice de risco aceitável sem qualquer prejuízo à segurança operacional.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição anotada. Não há contribuição específica referente a alteração do texto submetido à audiência.	

Contribuição nº 4	
Colaborador: Italo Eduardo B Brito	
Instituição: Empresa Aérea	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
121.645 Suprimento de combustível (e)	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Em suporte a proposta apresentada pela ABEAR, quanto aos requisitos de suprimento de combustível do Anexo 6 Parte I visando a redução da quantidade de combustível a bordo das aeronaves, entendemos que a ação irá proporcionar maneiras de tornar as empresas Brasileiras mais competitivas ante as empresas internacionais que aqui operam sem comprometer os padrões mínimos de segurança de voo regidas pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) Parte 121 nas operações com aviões a reação. Salientamos que a proposta de emenda ao RBAC 121.645 visa não unicamente padronizar os regulamentos impostos pela OACI, mas como também apontar o fato que embora as regras do RBAC seja similar as regras do FAA, 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 atualmente não aplicáveis pelo Regulamento Brasileiro. Vista as alterações nos requisitos de suprimento de combustível, aguardamos GTNO/GNOS publicar a Instrução Suplementar (IS) com o detalhamento da descrição de cada parcela do total de combustível visando a adoção de método aceitável no contexto Brasileiro em acordo com as regras EASA listada em CAT.OP.MPA.150 como o 3% ERA (En-Route Alternate) e Statistical Contingency Fuel (SCF) Planning.	

Decorrido o período de implementação inicial de redução da atual reserva de 10% sobre o Tempo de Voo para a reserva de 5% agora sobre o total da Quantidade de Combustível para o destino, podemos seguramente após um ano de operação sob a nova política, coletar dados e apresentar através de Análises de Risco que os benefícios eminentes desta ação não interferem nos padrões de segurança em vigor controlado pelo RBAC como por exemplo sobre o combustível de contingência em 121.645(e), os requisitos para o cenário crítico de combustível ETOPS em 121.646 e o processo de gerenciamento de combustível em 121.648.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendemos que no contexto global a harmonização dos requisitos estabelecidos nesta emenda possui impacto concorrencial benéfico e que ao mesmo tempo atende aos requisitos mínimos de segurança. Fato comprovado diante da operação das empresas aéreas que já atuam sob uma política de combustível com reservas reduzidas."

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição anotada.

Não há contribuição específica referente a alteração do texto submetido à audiência.

Contribuição nº 5

Colaborador: Azul Linhas Aéreas

Instituição: Empresa Aérea

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Outros

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

121.645 (c)(1) – O combustível de táxi, que deve ser a quantidade de combustível que se espera que seja consumida antes da decolagem, levando em consideração condições locais no aeródromo de decolagem e, caso aplicável, consumo de combustível pela unidade auxiliar de energia (APU).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Azul opera tipos de frotas diferentes e nem sempre as frotas operadas pela empresa utilizam a APU durante os procedimentos normais de taxi out. A proposta de se deixar como "caso aplicável", é para que este combustível seja abastecido quando necessário a fim de evitar valores abastecidos superiores aos valores que poderão ser efetivamente consumidos. Por exemplo, para os caso de panes que requeiram a utilização da APU este combustível deve ser abastecido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada.

De fato, entendemos que não é requerido que se inclua o consumo pela APU em todos os casos, mas somente quando houver previsão de que a APU seja utilizada. Essa já era a intenção, pois "levar em consideração" não significa que se deva somar determinada parcela, mas somente que deve considerar tal fator ao garantir que o combustível de táxi deve ser a quantidade de combustível que se espera que seja consumida antes da decolagem. De qualquer forma, foi incluído o "caso aplicável", para não haver dúvidas de interpretação.

Contribuição nº 6

Colaborador: Azul Linhas Aéreas

Instituição: Empresa Aérea

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Outros

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

121.645 (c)(3) – combustível de contingência, que deve ser a quantidade de combustível requerida para compensar fatores imprevistos. Essa quantidade deve ser 5% do combustível para o destino.

Nota – fatores imprevistos são aqueles que podem ter uma influência no consumo de combustível até o aeródromo de destino, tais como variações de um avião específico com relação aos dados de consumo de combustível esperados, variações com relação às condições meteorológicas previstas, atrasos prolongados e desvios da rota ou do nível de cruzeiro planejados.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O combustível de contingência, como esclarecido na nota da própria proposta, existe para considerar fatores imprevistos. Em voos muito curtos, o risco de que estes fatores ocorram é minimizado pela distancia entre origem e destino e pela previsibilidade destes fatores. Também já é utilizada a degradação de cada aeronave na elaboração do plano de voo, o que já mitiga a diferença das variações de consumo entre prefixos para a mesma frota.

Fizemos um levantamento estatístico aonde foram analisados 176.455 voos no ano de 2018. Destes voos, somente 120 utilizaram algum percentual da reserva planejada, o que representa 0,07% do total de voos analisados.

Para os voos de curta duração, a utilização de 5 minutos em regime de espera a 1500 ft, como combustível de contingência mínimo, representa mais do que a reserva de 10% do trip time, que é utilizada atualmente. Para ilustrar, utilizamos um exemplo típico de etapa curta, a rota VCP-GIG, a qual tem como trip fuel 1667 kg e combustível de contingência de 133 kg, pela regra vigente. Caso adotemos os 5 minutos em regime de espera, o combustível de contingência mínimo, seria de 157 kg, ou seja, superior ao que temos atualmente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

De fato, em razão da alteração da base de cálculo do combustível de contingência, de “tempo total de voo até o destino” para “quantidade de combustível para o destino”, pode ocorrer, para voos muito curtos, um aumento da quantidade de combustível de contingência requerida.

No entanto, deve-se ter em mente que o objetivo da alteração da regra não é, necessariamente, o de se carregar menos combustível do que o previsto na regra vigente (embora isso ocorra em diversas ocasiões), mas sim o de alinhamento aos requisitos do Anexo 6 Parte I, À convenção de Chicago.

Neste caso, embora haja uma relação entre o tamanho da rota e a quantidade de combustível utilizado para contingências, há ainda contingências para as quais o tempo gasto com elas não dependem do tamanho da rota, como, por exemplo, um acúmulo de tráfego no aeródromo de destino. Todos os aviões estão sujeitos ao mesmo tempo de atraso em razão do acúmulo de tráfego, caso ocorra (ainda que a probabilidade de haver acúmulo de tráfego possa ser diferente para as duas situações, uma vez que, para voos curtos, a previsibilidade de tal acúmulo é maior – o que permitira incluí-lo já na quantidade de combustível para o destino). Isso justifica que haja um piso para a quantidade de combustível de contingência, independente do tamanho da rota.

Contribuição nº 7
Colaborador: Azul Linhas Aéreas
Instituição: Empresa Aérea
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
121.645 Suprimento de combustível (e)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
121.645 (e) Não obstante os requisitos dos parágrafos 121.645(c)(1), (2), (3), (4) e (6), a ANAC pode, com base em resultados de uma avaliação de risco específica conduzida pelo detentor de certificado que demonstre como será mantido um nível equivalente de segurança operacional, aprovar variações no cálculo pré-voo do combustível previsto nesses parágrafos (combustível do táxi, combustível para o aeródromo destino, combustível de contingência, combustível para o aeródromo de alternativa de destino e combustível adicional). A avaliação de risco específica deve incluir: (1) cálculos de combustível do voo; (2) capacidades do operador, incluindo, pelo menos: (i) um método baseado em dados que inclua um programa de monitoramento do consumo de combustível; ou (ii) o uso avançado de aeródromos de alternativa; e (3) medidas de mitigação específicas para cada cenário operacional.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Devido à possibilidade de termos mais do que um cenário operacional, sugerimos a inclusão de "para cada cenário operacional" ao final do item (3). desta forma teremos uma análise de risco específica para cada um dos cenários operacionais.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não acatada. O texto submetido a audiência pública, mais amplo, não impede que as medidas de mitigação específicas sejam para cada cenário operacional. No entanto, ao incluir a expressão sugerida, o requisito atrelaria qualquer medida de mitigação a cenários operacionais específicos. O detalhamento será dado em Instrução Suplementar a ser publicada até a vigência do parágrafo.

Contribuição nº 8
Colaborador: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Instituição: Outros
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
121.645 Suprimento de combustível (e)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
O SNA rejeita integralmente as mudanças propostas para o RBAC 121, na Audiência Pública nº 13/2019, sobretudo rejeita a inclusão do parágrafo “121.645 (e)”, propondo a manutenção completa do texto do RBAC 121, Emenda nº 07.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O SNA defende que a alteração do combustível mínimo pode ser discutida baseado em performance dos operadores, mas não a redução do mínimo sem nenhum critério, conforme fundamentação que segue: 1. Condições meteorológicas comuns no período de verão exigem desvios frequentes em rota que não estão previstos no cálculo de combustível mínimo, necessitando a utilização do combustível de contingência; 2. Deficiente infraestrutura aeroportuária e de gerenciamento de tráfego aéreo, principalmente na região amazônica, com poucos aeroportos de alternativa; 3. Áreas terminais congestionadas que exigem com frequência a espera durante o procedimento de descida e aproximações, assim como a necessidade de vortização por parte do controle de aproximação para o sequenciamento de tráfego, exigindo o uso do combustível de contingência; 4. Alguns operadores não possuem dados suficientes para garantir a manutenção dos níveis de segurança; 5. Imprecisão das navegações planejadas, que na maioria dos casos não preveem os procedimentos de saída e chegada, como as paradas nas subidas e descidas, exigindo o uso do combustível de contingência; 6. Imprecisão das navegações planejadas que preveem voos em níveis ótimos, o que pode não ocorrer em função do gerenciamento do tráfego, exigindo o uso do combustível de contingência;

7. Capacidade questionável de cálculo preciso do consumo por aeronave, não prevendo aumento do consumo por degradação das aeronaves e motores, exigindo o uso do combustível de contingência.

Diante do exposto, pretende o SNA que se mantenha o texto atual ou que qualquer possível redução aconteça após processo de análise de competência de determinado operador, analisando-se dados, histórico e mediante comprovação da manutenção dos níveis de segurança operacional, baseados em critérios definidos e compatíveis com a operação pretendida.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Não analisada, pois esta contribuição foi retificada pela contribuição nº 2 da audiência pública nº 12/2019.

Contribuição nº 9

Colaborador: Dany Oliveira

Instituição: Outros

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

121.645 (a)(2)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Considerações sobre Combustível de Contingência

Alinhamento do RBAC 121, 121.645 (a) (2) ao Anexo 6, Doc. 9976 da OACI e LAR 121

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), representando mais de 290 empresas aéreas, entre elas Azul, GOL e LATAM que, em conjunto, transportam 82% do tráfego aéreo mundial, submete abaixo seus comentários sobre a consulta pública atinente a regras de suprimento de combustível contidas no RBAC 121, 121.645, (a), (2).

Primeiramente, cumpre-nos reconhecer esta agência reguladora (ANAC) pelo notório empenho em modernizar sua regulação e aproximá-la das melhores práticas internacionais. Porém algumas destas regras criadas em tempos imemoriais ainda permanecem no arcabouço regulatório brasileiro afetando diretamente o empenho dessa agência nesse processo de modernização além de sufocar a competitividade das empresas aéreas brasileiras ao impor um custo adicional desnecessário para uma operação segura e eficiente.

Aqui falamos da determinação de programação mínima de combustível de contingência de 10% (dez por cento) conforme destacamos:

RBAC 121

121.645 Suprimento de combustível aviões com motores a reação. Todas as operações

a) Não é permitido despachar ou liberar um avião com motores a reação ou decolar com esse avião, a menos que, considerando o vento e outras condições meteorológicas conhecidas, ele tenha combustível suficiente para:

1. voar até o aeródromo para onde foi despachado ou liberado e pousar nesse aeródromo;
2. após isso, voar por um período igual a **10%** do tempo total requerido para voar do aeródromo de partida até o pouso no aeródromo para o qual foi despachado ou liberado;

O percentual determinado pela regulação brasileira de 10% (dez por cento) é o dobro do recomendado pela Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) que no Anexo 6, Doc 9976 e LAR 121 recomenda um percentual de tão somente 5% (cinco por cento), conforme vemos abaixo:

Contingency Fuel (Annex 6 – ICAO)

4.3.6.3 The pre-flight calculation of usable fuel required shall include:

c) Contingency fuel, which shall be the amount of fuel required to compensate for unforeseen factors. It shall be five per cent of the planned trip fuel or of the fuel required from the point of in-flight re-planning based on the consumption rate used to plan the trip fuel but, in any case, shall not be lower than the amount required to fly for five minutes at holding speed at 450 m (1 500 ft) above the destination aerodrome in standard conditions;

Note. — Unforeseen factors are those which could have an influence on the fuel consumption to the destination aerodrome, such as deviations of an individual aeroplane from the expected fuel consumption data, deviations from forecast meteorological conditions, extended delays and deviations from planned routings and/or cruising levels.

4.3.6.6 Notwithstanding the provisions in 4.3.6.3 a), b), c), d) and f), the State of the Operator may, based on the results of a specific safety risk assessment conducted by the operator which demonstrates how an equivalent level of safety will be maintained, approve variations to the pre-flight fuel calculation of taxi fuel, trip fuel, contingency fuel, destination alternate fuel, and additional fuel. The specific safety risk assessment shall include at least the:

- a) flight fuel calculations;
- b) capabilities of the operator to include:
 - i) a data-driven method that includes a fuel consumption monitoring programme; and/or
 - ii) the advanced use of alternate aerodromes; and
- c) specific mitigation measures.

Note.— Guidance on the specific safety risk assessment, fuel consumption monitoring programmes and the advanced use of alternate aerodromes is contained in the Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual (Doc 9976).

ICAO – Doc 9976

2. STATIC AND PRESCRIPTIVE MINIMUM REQUIREMENTS

In Europe, prescriptive alternate aerodrome selection and fuel planning regulations follow Annex 6, Part I, SARPs closely, and national differences were largely eliminated by the adoption of JAR-OPS in 1994, although differences of interpretation continue. For example, under EU policy, two prescriptive methods for contingency fuel are generally accepted:

- *Five per cent of the planned trip fuel or, in the event of in-flight re-planning, five per cent of the trip fuel from the point of re-planning to the destination; or*
- *Not less than three per cent of the planned trip fuel or, in the event of in-flight re-planning, three per cent of the trip fuel for the remainder of the flight, provided that an En Route Alternate (ERA) aerodrome is available for the second part of the trip.*

LAR 121 (Reglamento Aeronáutico Latinoamericano – ICAO Lima)

121.2645 Reservas de combustible: Todas las operaciones - Todos los aviones

(3) combustible para contingencias, que será la cantidad de combustible que se requiere para compensar factores imprevistos. Será el 5% del combustible previsto para el trayecto o del combustible requerido desde el punto de nueva planificación en vuelo, basándose en la tasa de consumo utilizada para planificar el combustible para el trayecto, pero en ningún caso será inferior a la cantidad requerida para volar durante cinco minutos a la velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) sobre el aeródromo de destino en condiciones normales.

Nota.- Factores imprevistos son aquellos que podrían tener una influencia en el consumo de combustible hasta el aeródromo de destino, tales como desviaciones de un avión específico respecto de los datos de consumo de combustible previsto, desviaciones respecto de las condiciones meteorológicas previstas, demoras prolongadas y desviaciones respecto de las rutas y/o niveles de crucero previstos

A recomendação da OACI é seguida pelos reguladores dos mercados mais desenvolvidos da aviação civil como os Estados Unidos da América (FAA) e União Europeia (EASA) favorecendo a segurança e eficiência para as empresas aéreas, seus consumidores e o meio ambiente.

Assim, rogamos a ANAC que, igualmente, alinhe sua regulação às recomendações da OACI, a fim de que as empresas aéreas brasileiras possam também planejar seu combustível de contingência para 5% (cinco por cento) conforme acima explicamos.

Cordialmente,
Dany Oliveira
Diretor Brasil

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição anotada.

Não há contribuição específica referente a alteração do texto submetido à audiência, que já objetivava atender ao pleito do regulado de alinhamento à OACI e ao uso de combustível de contingência de 5%.

NOTA: os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta audiência representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.