

RELATÓRIO DE ANÁLISE DOS COMENTÁRIOS RECEBIDOS

COMENTÁRIOS RECEBIDOS SOBRE A CONSULTA PÚBLICA DA IAC Nº 3206-0387 E RESPECTIVAS OBSERVAÇÕES

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p>HAROLDO CASTRO ALVES FERNANDES DE MELO (1)¹</p> <p>1) O Art.14 da Lei nº 7.183 de 05 de abril de 1984 determina que a ANAC poderá modificar a composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias, considerando o interesse da segurança de voo, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida. Comentário: Como o objetivo da IAC 3206-0387 em questão é a redução do número de comissários de 4 para 3, verifica-se que esta modificação pretendida pela ANAC reduz os níveis de segurança e, portanto não atende ao interesse maior que é a segurança de voo conforme descrito acima. Sugestão: A modificação pretendida não encontra respaldo no interesse da segurança de voo conforme descrito no Art. 14 acima.</p>	<p>O texto da lei diz que deve ser considerado o interesse da segurança de voo. A IAC não pressupõe a redução do número de comissários, apenas estabelece qual o critério a ser utilizado para definir este número de comissários, critério este já utilizado anteriormente e totalmente alinhado com o espírito da lei e do regulamento. A partir do critério é que se chega ao número de comissários, não existia número inicial e nem existe número anterior. Chega-se ao número pelo critério e não por redução frente a um número pré-existente.</p>
<p>HAROLDO CASTRO ALVES FERNANDES DE MELO (1)</p> <p>2) “Para as aeronaves modelo EMB-170 e EMB-190, em observação a este critério, a porta principal de passageiros e a porta de emergência localizada no lado direito da fuselagem, em frente à porta principal, serão considerados como uma única saída de emergência, desta forma estas aeronaves são tratadas como possuindo 2 portas ao nível do assoalho” Comentário: Pretende-se através de um artifício de linguagem considerar duas (2) saídas de emergência como se fosse uma (1) única para permitir a compatibilização da IAC 3206-0387 a ser revisada com o RBHA 121.391(a) vigente. Ora, uma aeronave com 4 saídas de emergência que são “consideradas” como se tivessem apenas duas (2), iriam requerer pelo critério do número de saídas de emergência apenas 2 comissários ao invés de quatro (4). Como o Anexo 6 da Convenção de Chicago bem como o RBHA 121.391(a) utiliza o critério do número de saídas de emergência para determinar o número de comissários requerido em cada aeronave, estaria, portanto justificado a utilização de 2 comissários para estas aeronaves. Como a aeronave possui mais de cem (100) e menos do que cento e cinquenta (150) passageiros, a mesma iria requerer então três (3) comissários. Com isso reduz-se o requisito de 4 para 3</p>	<p>O critério não é um artifício de linguagem e sim leva em conta aspecto técnico da distância entre as portas.</p> <p>Não se pretende com a alteração compatibilizar RBHA com IAC porque a compatibilização já existe em face do termo juridicamente indeterminado “normalmente” presente no RBHA 121.391(a).</p> <p>O Anexo 6 da ICAO não considera como critério o número de portas, conforme observado no item 4.2 da Nota Técnica.</p>

¹ Pode existir mais de um comentário de uma mesma pessoa.

<p>comissários. Sugestão: O número de saídas de emergência deve ser interpretado a luz do RBHA 01.23 e tratadas como saídas de emergência fisicamente existentes na aeronave e NUNCA como se duas saídas de emergência fosse uma única. Não desejo entrar no campo da especulação, mas se passarmos a interpretar os regulamentos dessa forma iremos chegar a conclusões absurdas em nossa legislação.</p>	<p>A definição do número de comissários, decorrente do critério e utilizando a metodologia de interpretação conforme o RBHA 01.23, está consistente em face de que a regulamentação de outras autoridades (a exemplo da FAA, dos EUA) utilizam o critério de número de passageiros e não número de portas de emergência. Este critério também é usado subsidiariamente pelo RBHA 121.</p>
<p>HAROLDO CASTRO ALVES FERNANDES DE MELO (1) 3) Item II – Composição de Tripulação no Transporte Aéreo Regular : “Em atendimento ao item (1), segurança dos passageiros, fica estabelecido que o número mínimo de comissários será correspondente ao número de saídas de emergência, ao nível do piso, de sorte a permitir a evacuação de todos os passageiros da aeronave no menor tempo possível.” NOTA : “Para as aeronaves FH-227 e F-27, operados no Transporte Aéreo Regional, em observação a este critério, a porta principal de passageiros e a porta de emergência localizada no lado direito da fuselagem, em frente à porta principal, serão considerados como uma única saída de emergência.” Comentário: Observa-se que no caso acima, o princípio básico de hierarquia de legislação foi desconsiderado ou seja, a regra contida na IAC prevaleceu em relação a mesma regra contida no RBHA quando deveria ter ocorrido o contrário. O RBHA 121.391(a) requer um comissário por cada saída de emergência (física) enquanto que a IAC 3206-0387 utilizou um artifício de linguagem inadequado ao considerar 2 saídas de emergência como se fosse uma apenas. Sugestão: É de suma importância suprimir a nota para as aeronaves FH-227 e F27 da referida IAC de forma a corrigir uma falha ocorrida no passado, e impedir que esta nota seja utilizada para substanciar a modificação na composição do número de comissários do ERJ 170/190.</p>	<p>A IAC está alinhada ao requisito do RBHA 121.391(a), pois este último apresenta o termo jurídico indeterminado “normalmente”, portanto cabe à autoridade, pelo seu poder discricionário, efetuar a interpretação compatível e coerente com os ensaios de evacuação real realizados na certificação da aeronave.</p>
<p>HAROLDO CASTRO ALVES FERNANDES DE MELO (1) Não foi mencionado claramente na IAC a questão das saídas de emergências situadas na parte traseira da aeronave (2R e 2L)</p>	<p>Para as portas traseiras não cabe o critério, pois para o EMB-190 não atenderia o critério de número de passageiros do RBHA 121. 391(c). Portanto pelo critério técnico da distância poderia ser mencionada a porta, mas falharia no critério do número de passageiros.</p>
<p>HAROLDO CASTRO ALVES FERNANDES DE MELO (1) Como usuário do transporte aéreo, não considero que o pleito da EMBRAER via ANAC atenda ao</p>	<p>O critério conjugado adotado no RBHA e na IAC operacionais é uma combinação de dois</p>

<p>interesse público. Existe sim interesse comercial das empresas de transporte aéreo visando à redução dos custos com tripulantes em detrimento da segurança de voo.</p>	<p>critérios (do número de portas e do número de passageiros), ressaltando-se que na certificação do projeto de tipo da aeronave os critérios considerados de segurança na evacuação de emergência de passageiros e tripulantes são o número de passageiros e o número de saídas de emergência, mas não o número de portas ao nível do piso da aeronave.</p> <p>As principais autoridades de aviação civil estrangeiras utilizam o critério de número de passageiros e não o número de portas.</p>
<p>ELIANA MARIA ALFACE (2) Todas as portas ao nível de assoalho devem ser consideradas como saídas de emergência. Afinal segundos preciosos podem salvar muitas vidas! A manutenção de ao menos um comissário por saída deve ser verificada, pelos motivos que seguem na justificativa.</p>	<p>O RBHA 121.391(a), em face do termo “normalmente”, determina a partir de critérios técnicos um número de comissários diverso do que seria aquele pelo critério simples de número de portas.</p>
<p>ELIANA MARIA ALFACE (2) Avaliem a situação com dois comissários para abertura e fechamento de quatro portas numa situação de emergência: O comissário abre a porta 1E e tem que sair correndo para a 1D para abri-la também. Só que: os passageiros desesperados irão atropelar a comissária quando ela tentar sair da porta 1D para 1E.</p>	<p>No ensaio de evacuação já é levado em conta o fato descrito no comentário. Portanto, a aeronave com o número mínimo de comissários definido nos ensaios de certificação do seu projeto atende ao requisito.</p>
<p>ELIANA MARIA ALFACE (2) Outro fato: pelas normas de segurança, o comissário ao abrir uma porta/saída de emergência deve ficar junto à mesma, segurando-se na empunhadura da alça que fica junto à porta, justamente para não haver risco de ser derrubado pelos passageiros, e manter-se junto a ela até o final do desembarque de todos os passageiros. Portanto, ele não poderá se locomover para abrir a porta 1D. E, ainda, digamos que ao abrir a porta 1E o comissário detecte fogo, derrame de combustível, hastes cortantes, etc., na parte externa da aeronave que impeçam a abertura da porta e a utilização da escorregadeira. A norma diz que o comissário deverá permanecer junto à porta bloqueada e redirecionar os passageiros para outras saídas que estejam em condições. Como ele poderá ficar redirecionando os passageiros de uma porta e comandando a evacuação na outra? Se o comissário abandonar a porta que está impedida de ser aberta por questões de segurança e ainda se dirigir para a outra porta (digamos, para a 1D), os passageiros, no desespero de sair da aeronave (pânico) tentarão abrir a porta impedida. E, com</p>	<p>No ensaio de evacuação já é levado em conta o fato descrito no comentário. Portanto, a aeronave com o número mínimo de comissários definido nos ensaios de certificação do seu projeto atende ao requisito.</p> <p>O critério conjugado adotado no RBHA e na IAC operacionais é uma combinação de dois critérios (do número de portas e do número de passageiros), ressaltando-se que na certificação do projeto de tipo da aeronave os critérios considerados de segurança na evacuação de</p>

<p>certeza conseguirão, pois é muito fácil fazê-lo. Afinal deve ser de fácil manuseio, para agilizar a saída. Todo o treino para a segurança restará inútil neste caso, pois os passageiros quem decidirão o que fazer! Numa época de tantas reduções da qualidade de serviço, para garantir lucro, não se pode economizar na segurança. Neste sentido não dá para oferecer um “self-service”!</p>	<p>emergência de passageiros e tripulantes são o número de passageiros e o número de saídas de emergência, mas não o número de portas ao nível do piso da aeronave.</p> <p>As principais autoridades de aviação civil estrangeiras utilizam o critério de número de passageiros e não o número de portas.</p>
<p>FELIPE CLARO DE OLIVEIRA (3)</p> <p>- Fui comissário de bordo e tenho certeza que é totalmente inviável a utilização de apenas duas saídas para uma evacuação. Atualmente o Brasil é visto como país exemplo em questões de segurança aérea por conta dos treinamentos e da própria legislação, que até hoje sempre favoreceu a segurança aos lucros. Não permitam que o contrário seja estabelecido. Ou tudo que aprendi em cursos aprovados pela própria ANAC, não passavam de mentiras e bons modos? Nas simulações para homologação da aeronave é possível sim evacuar um E170/E190 em apenas 90 segs com pax`s educados e cientes da sua função. Porém, ao sermos submetidos a condições adversas, tomamos atitudes sem pensar ou que fujam a nossas expectativas, por isso, quanto mais pessoas capacitadas para a coordenação de tais situações, melhor será seu fim. Todos sabemos que a aviação brasileira não passa por momentos fáceis, assim como experiências antigas. Não permitam que uma empresa nova e desconhecida, sem experiência com a cultura brasileira, tome posse de uma atitude tão irresponsável. A empresa entrou com o recurso e está sendo analisado, e com relação aos profissionais, o sindicato mostrou alguma reação? Esta é a minha movimentação em nome da segurança de todos e dos profissionais envolvidos.</p>	<p>Nos ensaios de evacuação já são considerados os aspectos mencionados, portanto a aeronave demonstrou o atendimento ao requisito de evacuação em emergência que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissários.</p> <p>Cumpramos ressaltar que, nos ensaios reais de evacuação de emergência durante o processo de certificação do projeto de tipo (“homologação”), os passageiros são pessoas comuns e não são treinados na função; ao contrário, o procedimento é bem detalhado e envolve pessoas de diferentes perfis, tais como, idade, sexo, etc., bem como, a simulação de condições adversas de evacuação.</p>
<p>FLAVIO MANZO SOARES (4)</p> <p>Manter a lei atual de 1 comissário por porta ao nível do chão.</p>	<p>Não está sendo realizada alteração em lei, pois não é da competência da ANAC fazê-lo.</p> <p>Também não se está propondo alteração do regulamento e sim a complementação da IAC para uma situação não prevista.</p>
<p>FLAVIO MANZO SOARES (4)</p> <p>A ANAC é o órgão que tem por finalidade defender o passageiro contra as constantes pressões dos operadores para redução de custo, em troca de segurança. As empresas aéreas devem reduzir custos em áreas alheias às operacionais. O que acontece se em uma emergência, o único comissário que está atrás</p>	<p>O critério conjugado adotado no RBHA e na IAC operacionais é uma combinação de dois critérios (do número de portas e do número de passageiros), ressaltando-se que na certificação</p>

sofrer algum prejuízo na sua capacidade de atuação?	do projeto de tipo da aeronave os critérios considerados de segurança na evacuação de emergência de passageiros e tripulantes são o número de passageiros e o número de saídas de emergência, mas não o número de portas ao nível do piso da aeronave. As principais autoridades de aviação civil estrangeiras utilizam o critério de número de passageiros e não o número de portas.
<p>JURANDYR DE SOUZA FONSECA / COMANDO DA AERONÁUTICA (5)</p> <p>Não alterar a IAC 3206-0387, nem qualquer outra lei, regulamento, norma ou instrução versando sobre a composição do número de comissários de voo.</p>	<p>Não está sendo realizada alteração em lei, pois não é da competência da ANAC fazê-lo.</p> <p>Também não se está neste processo propondo alteração de regulamento e sim a complementação da IAC para um caso não previsto, cuja decisão será deliberada em face dos estudos e considerações iniciais e da análise técnica dos comentários recebidos durante a consulta pública.</p>
<p>JURANDYR DE SOUZA FONSECA / COMANDO DA AERONÁUTICA (5)</p> <p>A proposição de que um mesmo comissário seja encarregado de abrir mais de uma porta em emergência falha gravemente ao desconsiderar: (1) o imperativo da minimização do tempo de evacuação, principalmente em casos de incêndio a bordo e de amerissagem, tempo este que seria retardado pela abertura seqüencial, ao invés de simultânea, de duas ou mais portas; (2) a concorrência de tal seqüenciamento para o agravamento do pânico dos passageiros; (3) a elevadíssima probabilidade de que tal pânico concorra para impedir o deslocamento de um comissário de uma porta que tenha acabado de abrir a outra que ainda deva ser aberta; (4) a necessidade de que um comissário permaneça junto a uma porta inutilizável a fim de redirecionar os passageiros para outras saídas utilizáveis e assegurar que a referida porta não venha a ser aberta por passageiros, nos casos impeditivos de abertura da mesma e da utilização da respectiva escorregadeira, tais como fogo, derrame de combustível, hastes cortantes etc. na parte externa da aeronave.</p>	<p>Os ensaios de evacuação real, os respectivos critérios de aprovação e o próprio tempo de evacuação já levam em consideração os aspectos mencionados. Portanto, a aeronave demonstrou no processo de certificação do projeto de tipo o atendimento ao requisito de evacuação de emergência de passageiros e de tripulantes que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissário.</p>
MARCEL ARTUR WEICHERT (6)	A lei, sobre o tema, não define o critério para

<p>A aeronave tem 4 portas ao nível do piso, portanto, consideradas saídas de emergência. A lei exige que se voe com 4 cmros. Eles estão propondo uma mudança na lei para considerar as portas 1D e 1E como sendo uma única saída. Na porta traseira eles não fazem referência, porém colocam no QUADRO DEMONSTRATIVO que SÃO 2 SAÍDAS DE EMERGÊNCIA APENAS (logo, estão aplicando a mesma lógica para a porta traseira). Daí colocam que a aeronave pode voar</p>	<p>determinar o número de comissários e nem especifica o número de comissários de vôo.</p> <p>Não está sendo realizada alteração em lei, pois não é da competência da ANAC fazê-lo.</p> <p>Também não se está propondo alteração do regulamento e sim a complementação da IAC para uma situação não prevista.</p> <p>Para as portas traseiras não cabe o critério, pois para o EMB-190 não atenderia o critério de número de passageiros do RBHA 121. 391(c). Portanto pelo critério técnico da distância poderia ser mencionada a porta, mas falharia no critério do número de passageiros.</p>
<p>MARCEL ARTUR WEICHERT (6)</p> <p>Não modificar a regulamentação em vigor adotada no país e na maioria dos países membros da ICAO</p>	<p>As principais autoridades de aviação civil estrangeiras utilizam o critério de número de passageiros e não o número de portas.</p>
<p>MARCEL ARTUR WEICHERT (6)</p> <p>A comissária abre a porta 1E e tem que sair correndo para a 1D para abrí-la também. Só que: os passageiros desesperados irão atropelar a comissária quando ela tentar sair da porta 1D para 1E.</p> <p>1. Outro fato: diz a legislação que o comissário ao abrir uma porta/saída de emergência deve ficar junto à mesma, segurando-se na empunhadura da alça que fica junto à porta - justamente para não ser derrubado pelos pax's - e manter-se junto a ela até o final do desembarque de todos os passageiros. Portanto, ele não poderá se locomover para abrir a porta 1D.</p> <p>2. E, ainda, digamos que ao abrir a porta 1E o comissário detecte fogo, derrame de combustível, hastes cortantes, etc, na parte externa da aeronave que impeçam a abertura da porta e a utilização da escorregadeira. A norma diz que o comissário deverá permanecer junto à porta bloqueada e redirecionar os passageiros para outras saídas que estejam em condições. Como ele poderá ficar redirecionando os pax's de uma porta e comandando a evacuação da outra porta?</p> <p>3. Se o comissário abandonar a porta que está impedida de ser aberta por questões de segurança e se dirigir para a outra porta (digamos, para a 1D), os passageiros, no desespero de sair da aeronave (pânico) tentarão abrir a porta impedida. E, tenha a certeza de que conseguirão, pois é muito fácil fazê-lo. Com isso, os passageiros se machucarão, ou, até poderão morrer.</p>	<p>Os ensaios de evacuação real, os respectivos critérios de aprovação e o próprio tempo de evacuação já levam em consideração os aspectos mencionados. Portanto, a aeronave demonstrou no processo de certificação do projeto de tipo o atendimento ao requisito de evacuação de emergência de passageiros e de tripulantes que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissário.</p>

<p>4. Caso a aeronave esteja lotada, muitos passageiros não conseguirão sair em tempo (90 segundos) e morrerão dentro da aeronave. E, tudo isso porque uma empresa aérea (nova entrante) quer economizar no nº de comissários a bordo. Economia porca, diga-se de passagem, pois os comissários da AZUL recebem R\$ 1.000,00/mensais.</p> <p>5. Além disso, a empresa ainda não começou a voar e já está pedindo uma mudança na legislação. (não é um desvio, é mudança mesmo).</p>	
<p>MARTA BEATRIZ CALABRESE (7)</p> <p>O número de comissários deve permanecer como indicam as normas de segurança: 1 comissário por porta.</p> <p>Isso sim dará aos passageiros, segurança em caso de emergência</p>	<p>A segurança na evacuação dos passageiros e tripulantes é considerada quando se estabelece o número mínimo de comissários segundo os requisitos, critérios e ensaios de evacuação de emergência realizados no processo de certificação do projeto da aeronave.</p>
<p>MARTA BEATRIZ CALABRESE (7)</p> <p>Segurança para os passageiros em primeiro lugar. Sempre. (Passageiros que vem sendo desrespeitados faz alguns anos; não tem intenção de viajar em avião, como quem viaja em ônibus “pinga-pinga”; o mínimo que esperam receber é atenção adequada de pessoas competentes e preparadas, como é o caso dos comissários de bordo, profissão hoje, como tantas outras, mal remunerada, totalmente desmotivada e desprestigiada)</p>	<p>O critério conjugado adotado no RBHA e na IAC operacionais é uma combinação de dois critérios (do número de portas e do número de passageiros), ressaltando-se que na certificação do projeto de tipo da aeronave os critérios considerados de segurança na evacuação de emergência de passageiros e tripulantes são o número de passageiros e o número de saídas de emergência, mas não o número de portas ao nível do piso da aeronave.</p> <p>As principais autoridades de aviação civil estrangeiras utilizam o critério de número de passageiros e não o número de portas.</p>
<p>MÔNICA KOEPKE (8)</p> <p>Que a aeronave E-190, com 4 portas de emergência ao nível do piso, mantenha um comissário designado para cada porta, de acordo com a legislação vigente.</p>	<p>A lei, sobre o tema, não define o critério para determinar o número de comissários e nem especifica o número de comissários de vôo.</p> <p>Não está sendo realizada alteração em lei, pois não é da competência da ANAC fazê-lo.</p>

	Também não se está propondo alteração do regulamento e sim a complementação da IAC para uma situação não prevista.
MÔNICA KOEPKE (8) Apenas um comissário responsável por setor não consegue abrir a porta, acionando manualmente a escorregadeira (segundo normas vigentes) e conter o fluxo de passageiros, para que não o arremessem para fora da aeronave, ao mesmo tempo. Estando o único comissário ocupado com uma das portas, a outra ficara livre para ser aberta pelos passageiros desesperados, que não olharão para ver se ha fogo ou arestas cortantes ou mesmo combustível na área externa, o que colocaria inúmeras vidas em risco. Ou seja, é importante que os comissários, neste tipo de aeronave, em que haja 2 portas com a abertura para o exterior, e com o numero de passageiros que abriga, estejam cobrindo o numero de portas da aeronave, sendo que cada porta deve ter um comissário responsável por ela, para não colocar a vida do comissário e dos passageiros em risco maior do que a própria emergência poderia .	Os ensaios de evacuação real, os respectivos critérios de aprovação e o próprio tempo de evacuação já levam em consideração os aspectos mencionados. Portanto, a aeronave demonstrou no processo de certificação do projeto de tipo o atendimento ao requisito de evacuação de emergência de passageiros e de tripulantes que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissário.
WILSILEI CASARIN NUNES (9) Número de portas a nível de piso é uma saída de emergência...	A proposta não altera o conceito de portas ou saídas de emergência, e sim estabelece qual o número de portas ao nível do piso que é considerado para efeito do critério do número de comissários de vôo.
WILSILEI CASARIN NUNES (9) Que se mantenha o estabelecido na legislação vigente visando a segurança dos PAX que em princípio o que esta agencia “deveria” se preocupar	A lei, sobre o tema, não define o critério para determinar o número de comissários e nem especifica o número de comissários de vôo. Regular a segurança da aviação civil é competência da ANAC; a presente proposta não afasta esta responsabilidade, não reduz a segurança dos passageiros na evacuação e está alinhada com o critério usado pelas principais autoridades de aviação civil de outros países.
WILSILEI CASARIN NUNES (9) 1. A comissária abre a porta 1E e tem que sair correndo para a 1D para abrí-la também. Só que: os passageiros desesperados irão atropelar a comissária quando ela tentar sair da porta 1D para 1E. 2. Outro fato: diz a legislação que o comissário ao abrir uma porta/saída de emergência deve ficar junto à mesma, segurando-se na empunhadura da alça que fica junto à porta - justamente para não ser derrubado pelos pax's - e manter-se junto a ela até o final do desembarque de todos os	Os ensaios de evacuação real, os respectivos critérios de aprovação e o próprio tempo de evacuação já levam em consideração os aspectos mencionados. Portanto, a aeronave demonstrou no processo de certificação do projeto de tipo o atendimento ao requisito de

<p>passageiros. Portanto, ele não poderá se locomover para abrir a porta 1D.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. E, ainda, digamos que ao abrir a porta 1E o comissário detecte fogo, derrame de combustível, hastes cortantes, etc, na parte externa da aeronave que impeçam a abertura da porta e a utilização da escorregadeira. A norma diz que o comissário deverá permanecer junto à porta bloqueada e redirecionar os passageiros para outras saídas que estejam em condições. Como ele poderá ficar redirecionando os pax's de uma porta e comandando a evacuação da outra porta? 4. Se o comissário abandonar a porta que está impedida de ser aberta por questões de segurança e se dirigir para a outra porta (digamos, para a 1D), os passageiros, no desespero de sair da aeronave (pânico) tentarão abrir a porta impedida. E, tenha a certeza de que conseguirão, pois é muito fácil fazê-lo. Com isso, os passageiros se machucarão, ou, até poderão morrer. 5. Caso a aeronave esteja lotada, muitos passageiros não conseguirão sair em tempo (90 segundos) e morrerão dentro da aeronave. E, tudo isso porque uma empresa aérea (nova entrante) quer economizar no nº de comissários a bordo. Economia porca, diga-se de passagem, pois os comissários da AZUL recebem R\$ 1.000,00/mensais. 6. Além disso, a empresa ainda não começou a voar e já está pedindo uma mudança na legislação. (não é um desvio, é mudança mesmo). E, a segurança, novamente foi parar em segundo plano. 	<p>evacuação de emergência de passageiros e de tripulantes que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissário.</p> <p>A lei, sobre o tema, não define o critério para determinar o número de comissários e nem especifica o número de comissários de voo.</p> <p>Não está sendo realizada alteração em lei, pois não é da competência da ANAC fazê-lo.</p> <p>Também não se está neste processo propondo alteração de regulamento e sim a complementação da IAC para um caso não previsto, cuja decisão será deliberada em face dos estudos e considerações iniciais e da análise técnica dos comentários recebidos durante a consulta pública.</p>
<p>WERNER LENGLER / HONG KONG AIRLINES (10)</p> <p>Em que pesem as explicações de natureza técnica, referentes a proposta, há que se deixar claro que a mesma não contempla de forma alguma interesse publico, mas sim comercial por parte do operador, que ira economizar em custos, tendo um comissário a menos a bordo. O interesse do fabricante em agregar valor ao seu produto e inteiramente explicável dentro deste contexto.</p>	<p>O critério conjugado adotado no RBHA e na IAC operacionais é uma combinação de dois critérios (do número de portas e do número de passageiros), ressaltando-se que na certificação do projeto de tipo da aeronave os critérios considerados de segurança na evacuação de emergência de passageiros e tripulantes são o número de passageiros e o número de saídas de emergência, mas não o número de portas ao nível do piso da aeronave.</p> <p>As principais autoridades de aviação civil estrangeiras utilizam o critério de número de passageiros e não o número de portas.</p>
<p>WERNER LENGLER / HONG KONG AIRLINES (10)</p> <p>Independentemente de interpretações e alegações a respeito da pratica ser adotada em outros países, a premissa básica de segurança, baseia-se na regra de um comissário por saída de emergência, para</p>	<p>O critério conjugado adotado no RBHA e na IAC operacionais é uma combinação de dois critérios (do número de portas e do número de</p>

<p>gerenciar todas as possíveis variáveis decorrentes das causas (diversas), que podem redundar na necessidade de uma evacuação de passageiros. As explicações tecnicamente periféricas que pretendem justificar a eliminação de um comissário, deixando uma saída de emergência desguarnecida, ou sem ser utilizada, com certeza serão um terreno fértil para qualquer advogado com um mínimo de habilidade. Os meios de comunicação se encarregarão em criar o clima como de praxe na primeira oportunidade. Tudo em perfeita consonância com a triste e caótica realidade, que vem sendo vivida pela nossa combatida aviação comercial brasileira.</p>	<p>passageiros), ressaltando-se que na certificação da aeronave os critérios considerados de segurança na evacuação de emergência de passageiros e tripulantes são o número de passageiros e o número de saídas de emergência, mas não o número de portas ao nível do piso da aeronave.</p>
<p>GRAZIELLA BAGGIO / PRESIDENTE DO SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (11) Da reunião da Diretoria Colegiada da AGÊNCIA realizada em 23 de setembro de 2008, a publicação equivocada visto que a aeronave FOKKER foi realizada enquanto parâmetro e não as aeronaves EMBRAER 170 e 190.</p>	<p>A IAC traz o número de comissários de vôo para algumas aeronaves frente ao critério de portas com algumas exceções neste critério, onde a proposta insere as aeronaves da Embraer em pauta também como exceções.</p>
<p>GRAZIELLA BAGGIO / PRESIDENTE DO SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (11) O SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS deseja, através deste documento, enfatizar sua preocupação com aeronaves nacionais e internacionais que operam em nosso país e no exterior. O número de comissários a bordo deve atender, em primeira análise, situações de emergências, cujos desdobramentos possam resultar em “evacuação de aeronaves”. É nessa hora que a presença de tal profissional é, realmente, sentida...!</p>	<p>Segundo o art. 178 da Constituição Federal a empresa nacional deverá ter o mesmo tratamento que a empresa estrangeira que opera no Brasil, e as principais autoridades de aviação civil estrangeiras utilizam o critério de número de passageiros e não o número de portas.</p>
<p>GRAZIELLA BAGGIO / PRESIDENTE DO SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (11) Evidentemente, o pleito do fabricante brasileiro pode aparentar ser pertinente aos olhos do RBHA 25.803 corroborado, ainda, pela Superintendência de Aeronavegabilidade da ANAC, o qual teria sido “tecnicamente suportado” pelos ensaios de evacuação executados.</p>	<p>A aeronave demonstrou no processo de certificação do projeto de tipo o atendimento ao requisito de evacuação de emergência de passageiros e de tripulantes que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissários.</p>
<p>GRAZIELLA BAGGIO / PRESIDENTE DO SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (11) Apesar da consideração de pertinência da parte das Superintendências de Aeronavegabilidade e de Segurança Operacional da “Agência”, este Sindicato de Aeronautas discorda das mesmas, face ao pressuposto que na composição das tripulações, o fator segurança dos passageiros tem de que ser observado, visto que, “o número mínimo de comissários será correspondente ao número de saídas de emergência, ao nível do piso, de sorte a permitir a evacuação de todos os passageiros da aeronave no menor tempo possível”.</p>	<p>O critério conjugado adotado no RBHA e na IAC operacionais é uma combinação de dois critérios (do número de portas e do número de passageiros), ressaltando-se que na certificação da aeronave os critérios considerados de segurança na evacuação de emergência de passageiros e tripulantes são o número de passageiros e o número de saídas de emergência, mas não o número de portas ao</p>

	nível do piso da aeronave.
GRAZIELLA BAGGIO / PRESIDENTE DO SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (11)	O aviso de convocação de consulta pública correto foi postado no sítio da ANAC, e o prazo para envio de comentários foi estendido por mais dez dias.
Além da questão abordada, o site da ANAC faz menção a publicação no Diário Oficial da União da Consulta Pública em tela e, ao verificarmos o inteiro teor do mesmo, concluímos que o texto não se refere ao assunto, mas sim de assunto que não diz respeito ao que ora abordamos. O Sindicato Nacional dos Aeronautas solicita, pois, que se suspenda à decisão da Diretoria Colegiada da ANAC (23/09/08) para que possamos melhor esclarecer os pontos discordantes, assim como, a publicação disponibilizada no SITE da Agência daquilo que refere-se o DOU sobre a consulta pública em referência.	
MARCO ANTONIO SICHU DE MELLO (12)	O regulamento operacional da FAA estabelece o critério pelo número de passageiros e não pelo número de saídas de emergência que estiverem ao nível do solo e equipadas com escorregadeiras infláveis.
Discordo de tal interpretação, pois as 4 portas do EMB190 e 170 estão equipadas com escorregadeiras infláveis, slide, portanto necessitam de um tripulante para operá-las, acrescento ainda, que conforme a legislação vigente, considera-se saída de emergência as que estiverem ao nível do solo e equipadas com equipamentos de apoio a evacuação, assim sendo a ANAC incorre em erro legal, ou vício legal ao propor tal coisa. Tal fato ainda fere as normas e regulamentos estabelecidos pela ICAO, e FAA, os quais os senhores são conhecedores. Informo ainda que a aeronave B737 é compatível com o EMB 190 e a mesma opera com 4 cmros. Tal coisa somente poderia, ser alterada se os próprios órgão reguladores internacionais derem anuência, e alterarem seus estatutos, principalmente no que diz respeito ao tempo de evacuação de uma aeronave, bem como as taxas de evacuação previstas. Ao se alimentar que apenas 2 comissários, um em cada conjunto de portas daria conta de abrir a uma delas, vencer o fluxo de passageiros desesperados e alcançar a outra porta e ainda durante este tempo, direcionar e controlar a taxa de evacuação, chegar a outra porta e ainda abri-la. Tão tarefa pode ser fácil no papel, mas coloquem-se na situação de fogo, fumaça densa, feridos etc., com isso todo o tempo de evauação esta comprometido, e comprometida estra a mínima oportunidade de salvamento das vitimas. Ainda esclareço, que por procedimentos RECOMENDADOS pela própria ANAC o tripulante deve ao proceder a abertura de portas, manter-se firmemente junto a saída aberta, segurando-se ao punho, direcionando os passageiros, ou seja, outra vez a própria ANAC se volta contra as normas por ela estabelecida.	A ICAO não estabelece critério em relação ao número de passageiros e somente requer que deve ser segundo o manual de voo ou outro documento associado à certificação de aeronavegabilidade.
É fato que em se adotando esta redução de tripulantes, afrontando as normas já existentes, os Senhores da ANAC estarão sendo os responsáveis pelo menor índice de salvamento de passageiros, estarão jogando ao lixo, a sua maior responsabilidade que é apoiar, resguardar, manter, verificar, e autuar, em prol da segurança da aviação civil Brasileira, de seus tripulantes e passageiros.	Os ensaios de evacuação real, os respectivos critérios de aprovação e o próprio tempo de evacuação já levam em consideração os aspectos mencionados. Portanto, a aeronave demonstrou no processo de certificação do projeto de tipo o atendimento ao requisito de evacuação de emergência de passageiros e de tripulantes que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissários.
JOSÉ PAULO DE RESENDE (13)	Mesmos comentários Wilsilei Nunes (9)
JOSÉ PAULO DE RESENDE (14)	O critério de definir o número de comissários a bordo pelo número de portas ao piso combinado com número de passageiros não
Que a discussão sobre o número de comissários de bordo para o EMB-190 seja feita de maneira criteriosa e obedeça ao que já existe na legislação brasileira sobre homologação de aeronaves. Que o Embraer	

<p>EMB-190 seja homologado para 4 comissários porque este avião da Embraer possui 4 portas. Então que se mantenha o número de 4 comissários para este equipamento como tripulação simples. A segurança é o fator mais importante e que deve ter prioridade quando da homologação de aeronaves. Aviões de 4 portas (no caso o EMB-190) deverá ter 4 comissários de bordo operando as mesmas, principalmente em casos de emergência.</p>	<p>pode infringir o último critério, mas o primeiro pode ser considerado pela autoridade em face do termo “normalmente” que consta do requisito, segundo o qual o poder discricionário da autoridade pode aprovar uma alternativa que se ajuste aos aspectos técnicos que são considerados para a referida definição.</p>
<p>GERSON LUTZ (15)</p>	<p>Mesmos comentários de José Resende (14)</p>
<p>REGINA MACIEL DOS SANTOS(16)</p> <p>Na qualidade de usuária do serviço aéreo gostaria de manifestar minha indignação e minha preocupação com a proposta de diminuir de quatro para três os comissários de vôo, para as novas aeronaves da Embraer, com o consentimento de empresas aéreas que só pensam no lucro colocando em segundo plano a segurança e o bem estar dos passageiros e suas tripulações. Em tempos que tanto se fala em melhorar a qualidade de segurança dos vôos, surge uma proposta considerada absurda desta. Não podemos também esquecer que milhares desses profissionais de excelente padrão profissional que amam aquilo que fazem estão hoje desempregados, sendo colocados de lado. Não podemos continuar a colocar o lucro em primeiro lugar, desconsiderando o ser humano e acima de tudo a sua segurança. Espero sinceramente que esta proposta seja desconsiderada. Gostaria ainda de dizer que tomei conhecimento desta proposta por acaso. Penso que em se tratando de uma consulta pública este texto deveria ser circulado em todos os Aeroportos do Brasil, dando conhecimento aos passageiros que inocentemente em sendo aprovada esta proposta estarão colocando suas vidas em risco, mesmo pagando tão caro pelas passagens.</p> <p>Continuar o texto atual que garante a segurança com um comissário para cada porta a nível do solo. Garantir a segurança e o bom atendimento aos passageiros que hoje já perderam a qualidade do atendimento embora o custo de nossas passagens continuem altas.</p>	<p>A ANAC não estabelece critérios técnicos para o número máximo de comissários a bordo (isto fica a critério do operador) e sim para o número mínimo, que é obtido através dos critérios técnicos estabelecidos no RBHA 121. A definição não é balizada por meio de aspectos políticos ou outros não técnicos, pois isto não é permitido em lei. A agência não define políticas, ela é uma autarquia especial conforme prescreve o art. 4º da Lei nº 11.182, de 26 de setembro de 2005 que segue:</p> <p>“Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.”</p> <p>Portanto a ANAC regula as políticas estabelecidas para a aviação e não as define.</p> <p>A forma de consulta pública é estabelecida pelo RBHA 011. Portanto, não é objeto da presente consulta este assunto.</p>
<p>TERESINHA INÊS PARADA (17)</p> <p>Durante décadas e visando uma evacuação efetiva aos tripulantes e usuários dos transportes aéreos a norma nas aeronaves brasileiras sempre foi de 01 tripulante para cada porta (todas consideradas saídas</p>	<p>O termo “normalmente” foi introduzido na emenda 8 do RBHA 121, em 12 de março de 2003. A emenda 6, de 3 de junho de 1996, não</p>

<p>preferenciais numa emergência). Num pouso em emergência não existe padrão comportamental humano.</p> <p>a) Apesar de todo o treinamento o tripulante de cabine poderá simplesmente "congelar" ou "surtar".</p> <p>b) Este tripulante poderá também, ter sua integridade física afetada neste pouso em emergência</p> <p>c) Sendo um único tripulante responsável por duas portas: caso a primeira a ser acionada ficar inoperante (ex: fogo externo c/ a necessidade de redirecionar pax's p/ outra saída) quem abrirá esta outra saída se a obrigação do comro. é permanecer na porta bloqueada, cuidando para não ser aberta inadvertidamente por algum pax em pânico? E como este comro teria acesso à outra porta, obstruída por pessoas querendo sair a qualquer custo? São apenas 90 segundos...Uma saída sem tripulante certamente fará a diferença num voo lotado. Dependendo da gravidade da emergência o sucesso da evacuação ficará comprometido e as conseqüências poderão ser mais sérias. Mudar a legislação em algo eficazmente comprovado em benefício de que e de quem?</p>	<p>apresentava o referido termo.</p> <p>Os ensaios de evacuação real, os respectivos critérios de aprovação e o próprio tempo de evacuação já levam em consideração os aspectos mencionados. Portanto, a aeronave demonstrou no processo de certificação do projeto de tipo o atendimento ao requisito de evacuação de emergência de passageiros e de tripulantes que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissário.</p>
<p>TABAJARA BARROS (18)</p>	<p>Comentários iguais a Wilsilei Nunes (9)</p>
<p>LUIZ ANTONIO BRENNER PACHECO (19)</p> <p>A IAC 3206-0387 no seu texto original é sábia quando diz que temos que ter um comissário por porta. Para manter o atual nível de segurança a norma não deve ser alterada.</p>	<p>O critério conjugado adotado no RBHA e na IAC operacionais é uma combinação de dois critérios (do número de portas e do número de passageiros), ressaltando-se que na certificação da aeronave os critérios considerados de segurança na evacuação de emergência de passageiros e tripulantes são o número de passageiros e o número de saídas de emergência, mas não o número de portas ao nível do piso da aeronave.</p>
<p>ANTONIO BISPO GUANABARA (20)</p> <p>Todos sabemos que a pressão pela diminuição de custos sempre foi e sempre será grande, por parte de empresários, mas ponderar sobre todas as variáveis que podem surgir num acidente aéreo pode ser a diferença entre salvar ou não muitas vidas. Por este motivo primordial eu questiono, entre tantos outros, a possível incapacitação deste único responsável pelas portas dianteiras? Será que teremos civis treinados e prontos psicologicamente, física e tecnicamente para agir neste momento? Tenho certeza de que esta é sem dúvida a preocupação deste órgão tão responsável e do qual esperamos sempre o máximo empenho e zelo para com a segurança de todos nós brasileiros. Certo da clara recusa neste ponto solicitado pela ganância do homem moderno lhes transmito minha opinião negativa. Parabéns pela transparência que sem dúvida será julgada no futuro por toda a sociedade brasileira.</p> <p>Abre uma janela de vulnerabilidade no caso de incapacitação temporária ou permanente deste único componente na frente da aeronave (não terei neste momento perdido uma, mas DUAS saídas de</p>	<p>A ANAC não estabelece critérios técnicos para o número máximo de comissários a bordo (isto fica a critério do operador) e sim para o número mínimo, que é obtido através dos critérios técnicos estabelecidos no RBHA 121. A definição não é balizada por meio de aspectos políticos ou outros não técnicos, pois isto não é permitido em lei. A agência não define políticas, ela é uma autarquia especial conforme prescreve o art. 4º da Lei nº 11.182, de 26 de setembro de 2005 que segue:</p>

<p>emergência de grande fluxo). As nossas ações de hoje serão amanhã julgadas não só com a força da Lei mas com o peso de nossa consciência. Mais uma vez parabéns por esta clara demonstração de que estamos caminhando a passos largos em direção a uma sociedade preocupada com a segurança de todos.</p>	<p>“Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.” Portanto a ANAC regula as políticas estabelecidas para a aviação e não as define.</p> <p>A preparação adequada dos comissários de vôo é da responsabilidade do operador e os requisitos relacionados com a certificação de comissário de vôo são os constantes do RBHA 063, que não são escopo desta consulta pública.</p> <p>O operador deve demonstrar a capacidade de realizar a evacuação de acordo com o RBHA 121.291.</p>
KARLA WERNER ARINS / TAM LINHAS AÉREAS (21)	Comentários semelhantes a Wilsilei Nunes (9)
GUILHERME MOREIRA CARDOSO (22)	Comentários semelhantes a Wilsilei Nunes (9)
CARLOS ALBERTO LUCAS PINHEIRO (23)	Comentários semelhantes a Wilsilei Nunes (9)
CAMILA DA SILVA BLANCO (24)	Comentários iguais a Wilsilei Nunes (9)
DEREK RIVA / GOL LINHAS AÉREAS (25)	
<p>Gostaria de lembrar a importância de existir um comissário para cada porta. Pois em uma evacuação se por motivo de fogo externo ou algo do gênero a porta precisa ser isolada e se o único comissário da aérea for abrir uma das portas nada impediria que um passageiro assustado abrisse a outra porta e assim possibilitando a entrada de fogo ou fumaça dentro do avião.</p> <p>Impedir que numa emergência onde a porta não possa ser aberta por motivo externo, que um passageiro assustado abra enquanto o comissário abre a outra,</p> <p>Estamos cogitando uma economia insignificante, pois a hora de um comissário gira em torno de 20,00 a hora e dividindo isso para cada pax sairia algo como 0,20 centavos e numa emergência para SALVAR VIDAS será de extrema importância esse comissário.</p>	<p>É importante ressaltar que as aeronaves possuem saídas de emergência que não são portas, e que são previstas ser acionadas pelo próprio passageiro.</p> <p>A segurança na evacuação dos passageiros e tripulantes é considerada quando se estabelece o número mínimo de comissários segundo os requisitos, critérios e ensaios de evacuação de emergência realizados no processo de certificação do projeto da aeronave.</p>
RODOLFO SCHINDLER NETO (26)	Comentários semelhantes a Wilsilei Nunes (9)

<p>É necessário que haja um comissário por porta da aeronave pelos motivos abaixo descritos na justificativa .Em caso de uma evacuação de emergência seria um desastre e pânico a bordo se houvesse apenas 2 comissários a bordo. O principal em uma evacuação que é o tempo seria drasticamente prejudicado e vidas estariam em jogo.</p> <p>A comissária abre a porta 1E e tem que sair correndo para a 1D para abri-la também. Só que: os passageiros desesperados irão atropelar a comissária quando ela tentar sair da porta 1D para 1E.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Outro fato: diz a legislação que o comissário ao abrir uma porta/saída de emergência deve ficar junto à mesma, segurando-se na empunhadura da alça que fica junto à porta - justamente para não ser derrubado pelos pax's - e manter-se junto a ela até o final do desembarque de todos os passageiros. Portanto, ele não poderá se locomover para abrir a porta 1D. 2. E, ainda, digamos que ao abrir a porta 1E o comissário detecte fogo, derrame de combustível, hastes cortantes, etc, na parte externa da aeronave que impeçam a abertura da porta e a utilização da escorregadeira. A norma diz que o comissário deverá permanecer junto à porta bloqueada e redirecionar os passageiros para outras saídas que estejam em condições. Como ele poderá fuicar redirecionando os pax's de uma porta e comandando a evacuação da outra porta? 3. Se o comissário abandonar a porta que está impedida de ser aberta por questões de segurança e se dirigir para a outra porta (digamos, para a 1D), os passageiros, no desespero de sair da aeronave (pânico) tentarão abrir a porta impedida. E, tenha a certeza de que conseguirão, pois é muito fácil fazê-lo. Com isso, os passageiros se machucarão, ou, até poderão morrer. 4. Caso a aeronave esteja lotada, muitos passageiros não conseguirão sair em tempo (90 segundos) e morrerão dentro da aeronave. E, tudo isso porque uma empresa aérea (nova entrante) quer economizar no nº de comissários a bordo. Economia que compromete o principal que é a SEGURANÇA dos passageiros e tripulantes. 	<p>Os ensaios de evacuação real, os respectivos critérios de aprovação e o próprio tempo de evacuação já levam em consideração os aspectos mencionados. Portanto, a aeronave demonstrou no processo de certificação do projeto de tipo o atendimento ao requisito de evacuação de emergência de passageiros e de tripulantes que leva em conta aspectos mais amplos que somente o número de comissário.</p>
<p>JONES AUGUSTO ROSAS VILLACREZ (27)</p> <p>Em vista do que se articula no RBHA 119 e o RBHA 121 regulamentada pelo parágrafo 121.391 do RBHA 121o qual estabelece um número mínimo de comissários de vôo a ser provido usando o critério do parágrafo 121.391, que estipula um comissário para cada porta à nível do assoalho, independente do número de passageiros, confere maior seguridade à segurança do vôo como um todo, visto que em uma situação de emergência, é preferível efetuá-la o mais breve possível, sendo que com a limitação de 2 a 3 comissários como forma de fazer a equação 1 comissário para cada 50 passageiros, parte-se do princípio de que caso um dos comissários se incapacite, para uma aeronave com 4 portas a nível de assoalho, apenas 2 ou 1 não serão o suficiente. Ponha-se na situação de que deve-se ter presente ao menos 50% de chances de que haja incapacitação de um comissário.</p>	<p>O critério adotado por outras autoridades considera o nível de segurança na evacuação de passageiros e tripulantes conforme requerido pelos requisitos aplicáveis. As aeronaves, da presente consulta pública, voam nos EUA, por exemplo, com 2 e 3 comissários de vôo, respectivamente, devidamente aprovadas pela FAA.</p>
<p>FÁBIO TOLEDO CAMARGO (28)</p>	<p>A lei brasileira e o Anexo 6 da Convenção de</p>

<p>Quero registrar a minha preocupação com essa intenção de reduzir o numero de comissários de vôo a bordo por parte de uma nova empresa aérea brasileira.</p> <p>O anexo 6 da Convenção de Chicago e o art. 14 da Lei 7183/1984 é muito claro quando diz que o numero de comissários a bordo é proporcional ao numero de saídas de emergência ao nível do assoalho da aeronave. Os equipamentos: EMB-170 e EMB-190 possuem 4 saídas ao nível do assoalho, necessitando, portanto de 4 comissários de vôo.</p> <p>Ao se tentar diminuir o numero mínimo de comissários, diminui também a segurança em uma evacuação de emergência. Durante uma evacuação de emergência, se houver uma ou mais saídas em que haja fogo na parte externa da aeronave e que não se possa operar essa saída o comissário responsável por essa saída redirecionará os passageiros para uma outra saída operante. Se existe apenas 2 ou 3 comissários disponíveis para operar as 4 saídas o êxito da evacuação será comprometido.</p> <p>Portanto, acho que esta tentativa de se reduzir o numero de comissários a bordo abre um precedente para que outras empresas aéreas venham solicitar o mesmo pleito</p> <p>Reduzir o numero de comissários a bordo é uma economia perigosa!</p>	<p>Chicago não estabelecem que o número de comissários seja proporcional ao número de saídas de emergência ao nível do piso.</p> <p>O Anexo 6 da Convenção de Chicago não considera como critério o número de portas, conforme observado no item 4.2 da Nota Técnica.</p> <p>Os ensaios de evacuação realizados para a certificação do projeto de tipo levam em conta vários parâmetros, entre eles o número de saídas de emergência (ao nível do piso ou não) e o número de comissários de vôo, e as aeronaves EMB-170 e EMB-190 atenderam aos requisitos dos ensaios de evacuação de emergência de passageiros e tripulantes.</p> <p>A IAC em pauta já apresenta precedentes.</p>
<p>DIOGO JACQUES RODRIGUES (29)</p> <p>Não podemos alterar o número de comissários, para um número menor do que hoje é exigido pelo Código vigente.</p> <p>Os empresários estão esquecendo que o produto principal oferecido é o transporte de seres humanos e esse tipo de medida é o tipo que só reclamaremos depois que forem perdidas vidas em acidentes, o que é plenamente possível tendo em vista o atual contexto da aviação brasileira. Não vamos retroceder, não esqueçamos que não estamos lidando com correspondências nem cargas materiais, são vidas humanas que estão sendo previamente monitoradas, em termos de segurança de vôo.</p>	<p>O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) não trata do número de comissários de vôo.</p> <p>Caso se esteja se referindo a outras leis ou até regulamento, estes não trazem o número de comissários de vôo e sim somente os critérios.</p> <p>A IAC traz o número de comissários de vôo para algumas aeronaves frente ao critério de portas com algumas exceções neste critério, onde a proposta insere as aeronaves da Embraer em pauta também como exceções.</p>
<p>JORGE GUEDES LOPES / LÍDER TÁXI AÉREO (30)</p>	<p>Comentários semelhantes a Wilsilei Nunes (9)</p>
<p>GRAZIELLA BAGGIO / SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (31)</p>	<p>Comentários semelhantes do mesmo autor (11)</p>
<p>Vimos pela presente, repudiar mais uma vez a decisão da Diretoria Colegiada da ANAC de 23/09/2008</p>	

<p>(conforme ofício OF.PRES-153/2008 enviado a V. S^a, em 6/10/2008 que segue anexo), onde esta diretoria não observou a legislação vigente, contrariando os princípios básicos da Segurança de Voo, além de ter considerado, aeronaves de outra configuração e característica como parâmetro para as aeronaves EMBRAER 170 e 190.</p>	
--	--