

RESOLUÇÃO Nº 526, DE 6 DE AGOSTO DE 2019.

Aprova emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 01, 119, 121 e 135.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X, XVII, XXX e XLVI, da mencionada Lei e considerando o que consta do processo nº 00058.500221/2016-93, deliberado e aprovado na 12ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 17 de julho de 2019,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 01, consistente nas seguintes alterações:

“Título: Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC” (NR)

“01.1

Para os propósitos dos normativos da ANAC, são válidas as seguintes definições, a menos que de outra forma explicitado no texto dos mesmos:

.....

Aeródromo regular significa o aeródromo utilizado por um detentor de certificado em suas operações regulares, listado em suas especificações operativas e autorizado a processar operações regulares, observado o disposto no RBAC nº 139.

.....

Ano em serviço significa o tempo calendárico, contabilizado em anos, transcorrido desde que uma aeronave recebeu seu primeiro certificado de aeronavegabilidade brasileiro ou estrangeiro.

.....

Avião categoria transporte regional significa um avião de tipo certificado na categoria transporte regional (“*commuter category*”) do RBAC 23, item 3 (d).

.....

Base principal ou sede de manutenção significa o lugar onde se encontram as principais instalações de manutenção de um detentor de certificado (hangares, oficinas, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da base principal de operações.

Base principal ou sede de operações significa o local, conforme aprovado em especificações operativas, onde se localizam as principais instalações operacionais de um detentor de certificado (hangares, aeronaves, pontos de embarque e desembarque de passageiros, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da base principal de manutenção. A sede operacional é aquela citada em documentação da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos da ANAC (ANAC-SAS).

Base secundária ou estação de linha significa uma unidade física que uma empresa aérea dispõe, a qual é responsável por oferecer suporte às atividades destinadas a dar início e término a voos em locais, que não uma base principal, onde serão mantidos material e pessoal em apoio às suas atividades operacionais ou de manutenção. Quando

relacionado à manutenção, inclui o provimento de serviços, instalações, equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimentos e materiais) destinados à realização de atividades de manutenção preventiva e de prestação de serviços de apoio à continuidade das operações.

.....
Capacidade máxima de carga paga:

(1) para um avião cujo peso máximo zero combustível é definido em sua especificação técnica, significa o peso máximo zero combustível, menos o peso vazio, menos o peso de todo o equipamento justificável da aeronave e menos o peso dos itens operacionais (consistindo no peso da tripulação mínima requerida e no peso de alimentos, bebidas, suprimentos e equipamentos relacionados com alimentos e bebidas, mas não incluindo o peso do combustível e óleo utilizáveis); e

(2) para todas as outras aeronaves, significa o peso máximo de decolagem certificado da aeronave, menos o peso vazio, menos todo o peso do equipamento justificável e menos o peso operacional (consistindo do peso mínimo de tripulantes, óleo e combustível), como se segue:

(i) tripulantes – para cada tripulante requerido pelo RBAC nº 23, item 25:

(A) para tripulantes masculinos – 82 kg (180 lb);

(B) para tripulantes femininos – 64 kg (140 lb); e

(C) para tripulantes de modo geral (não identificados pelo sexo) – 77 kg (170 lb);

(ii) óleo – 158 (350 lb) ou a capacidade total de óleo constante da especificação técnica da aeronave; e

(iii) combustível – o peso mínimo de combustível requerido pelo aplicável RBAC para um voo doméstico entre dois aeródromos distantes entre si de 174 milhas marítimas, em condições VFR, não envolvendo operação sobre grandes extensões de água.

Características de certificação de operador de transporte aéreo público são aquelas associadas ao arranjo operacional descrito pelo operador a ser certificado conforme o desenho de suas operações indicando se serão agendadas (regulares) e/ou não agendadas (não regulares), nacionais e/ou internacionais e se as aeronaves empregadas atendem a requisitos previstos no RBAC nº 135 ou 121, ou outras características que direcionam para a certificação do operador aéreo.

.....
Carga perigosa ou artigo perigoso significa artigos ou substâncias capazes de colocar em risco a saúde, a segurança, propriedades ou meio ambiente e que são listadas e classificadas no Capítulo 3 do Anexo 18 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

.....
Certificado Médico Aeronáutico - CMA significa um documento emitido pela ANAC atestando a capacidade física de um tripulante para exercer uma determinada função a bordo de uma aeronave em voo.

.....
Configuração de assentos para passageiros significa uma configuração aprovada de assentos para passageiros, excluindo qualquer assento para tripulante. Para os propósitos deste RBAC é considerada a configuração com maior número de assentos para passageiros certificada para a aeronave; entretanto, somente para fins de determinação da obrigatoriedade de instalação de certos instrumentos e equipamentos, a ANAC pode aprovar uma configuração com um número menor de assentos desde que ela seja uma das configurações constantes do projeto de tipo aprovado da aeronave, passe a ser a configuração registrada no Certificado de Aeronavegabilidade desse “número de série” e não fira fundamentos da certificação de tipo da aeronave em causa.

Nota: As referências à configuração de assentos para passageiros não configuram uma referência a aviões configurados para o transporte de passageiros mas sim ao porte (tamanho) do avião. A opção de usar como referência de tamanho o número de passageiros vem do fato de que nos aviões civis, em sua esmagadora maioria, a versão cargueira é uma derivação da versão original para passageiros

Configuração instalada de assentos para passageiros significa a configuração de assentos para passageiros, aprovada pela ANAC, instalada na aeronave, excluindo qualquer assento destinado ao uso por tripulante.

Configuração máxima certificada de assentos para passageiros significa a configuração com maior número de assentos para passageiros, excluindo qualquer assento destinado ao uso por tripulante, certificada para o modelo de aeronave. A configuração máxima certificada de assentos para passageiros é aquela registrada nas Especificações de Tipo da aeronave.

.....
Empresa aérea significa uma pessoa autorizada a executar um serviço aéreo público.

.....
Empresa aérea brasileira significa uma pessoa autorizada a executar um serviço aéreo público segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica, e de acordo com o processo de certificação proposto pela ANAC-Brasil.

.....
Equipamento justificável da aeronave significa qualquer equipamento necessário para a operação da aeronave. Não é considerado como tal, equipamento ou lastro instalado permanentemente ou aqueles que possam ser retirados com o propósito de alterar o peso vazio de uma aeronave aumentando sua capacidade máxima de carga.

.....
Escritório Emissor de Certificado - EsEC (ou Órgão Emissor) é o setor da ANAC encarregado da condução do processo de certificação de uma empresa de transporte aéreo; na estrutura atual da Agência Nacional de Aviação Civil, o EsEC pode ser a Superintendência de Padrões Operacionais ou quem ela delegar.

.....
Gestor responsável é a pessoa única e identificável que, na estrutura organizacional da Empresa ou Organização, tem o poder legal ou hierárquico de autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução das operações pretendidas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional. A indicação do Gestor Responsável deve estar em conformidade com os atos constitutivos da empresa ou organização arquivados na ANAC.

.....
Grande avião categoria transporte significa um avião de tipo certificado na categoria transporte (“transport category”) do RBAC 25, tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante.

.....
Operação cargueira significa qualquer operação de serviço de transporte aéreo público que não inclua o transporte de pessoas ou, se pessoas forem transportadas, sejam apenas aquelas especificadas no parágrafo 121.583(a) do RBAC nº 121 ou na seção 135.85 do RBAC nº 135. Operações cargueiras, para os fins de certificação operacional, são consideradas operações não regulares, mesmo que o detentor de certificado possua uma concessão para conduzir operações regulares de transporte aéreo de carga.

.....
Operação de transporte aéreo público é aquela que visa atender um serviço aéreo

público no transporte nacional ou internacional, regular ou não regular, de passageiro, carga ou mala postal.

Operação de transporte aéreo público transportando passageiros significa qualquer operação de transporte aéreo público transportando pessoas que não estejam especificadas no parágrafo 121.583(a) do RBAC nº 121 ou na seção 135.85 do RBAC nº 135. Uma aeronave usada em operação de transporte de passageiros pode, também, transportar carga, encomendas ou malotes postais além dos passageiros, desde que obedecidos os requisitos aplicáveis de fixação/posicionamento de tais cargas/encomendas/malotes postais.

.....
Operação não regular (ou não agendada) significa uma operação de serviço transporte aéreo público que não se enquadra na definição de operação regular.

.....
Operação por autorização significa uma operação realizada com autorização da União.

Operação por concessão significa uma operação realizada por concessão da União.

.....
Operação regular (ou agendada) significa uma operação de transporte aéreo público no qual o horário de partida, o local de partida e o local de destino são definidos e ofertados previamente pelo detentor do certificado, seu representante ou operador comercial.

Operação substituta significa uma operação que deveria ser conduzida por um detentor de certificado e é conduzida por outro detentor de certificado através de contrato assinado entre as partes.

.....
Operador de transporte aéreo público significa uma pessoa jurídica engajada no serviço de transporte aéreo público e certificado segundo as normas da ANAC.

.....
Pequeno avião categoria transporte significa um avião de tipo certificado na categoria transporte (RBAC 25), tendo uma configuração para passageiros com menos de 31 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante.

.....
Peso máximo zero combustível significa o peso máximo permissível de uma aeronave sem o combustível e óleo consumível. O valor do peso máximo zero combustível pode ser encontrado na especificação técnica da aeronave, no manual de voo aprovado (AFM), ou em ambos.

Peso vazio significa o peso da célula, motores, hélices, rotores e equipamentos fixos. O peso vazio exclui o peso dos tripulantes e da carga paga, mas inclui o peso de todos os lastros fixos, do combustível não utilizável, do óleo não drenável e da quantidade total do fluido de refrigeração do motor e do fluido hidráulico.

.....
Sede operacional significa o local escolhido por um detentor de certificado onde fica centralizada a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional.

.....
Servidor designado é uma pessoa credenciada pela autoridade de aviação civil que está, como seu representante, autorizada a realizar as atividades de fiscalização da aviação civil. Anteriormente denominado Inspetor de Aviação Civil - INSPAC.

Serviço aéreo privado é aquele realizado sem remuneração, em benefício ao próprio operador.

Serviço aéreo público é aquele realizado, mediante remuneração, em benefício ao usuário do serviço, que não o próprio operador.

.....
Transporte aéreo público (CBA art. 175) significa o transporte aéreo comercial (com fins lucrativos) de pessoas, de bens, e/ou de malas postais, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

Transporte aéreo privado (CBA art. 177) significa uma operação de aeronave, sem fins lucrativos, em benefício do próprio operador.

.....
Wet leasing ou Wet-lease (arrendamento com tripulação) significa qualquer contrato de arrendamento onde uma pessoa concorda em prover para outra uma aeronave completa e com tripulação. O “*wet lease*” não inclui arranjos tipo “*code-sharing*” (transporte compartilhado) nem fretamento de aeronaves.” (NR)

§ 1º Ficam suprimidas as definições de “Certificado Médico Aeronáutico - CMA” e de “Operação de transporte aéreo comercial”.

§ 2º A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Aprovar a Emenda nº 06 ao RBAC nº 119, consistente nas seguintes alterações:

“Título: Certificação: Operadores de Transporte Aéreo Público” (NR)

“119.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento estabelece normas para certificação de pessoas jurídicas de direito privado para condução de operações de transporte aéreo público de passageiros, cargas ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

(1) As operações aéreas a serem certificadas estarão adstritas ao cumprimento dos requisitos estabelecidos no RBAC nº 121 ou RBAC nº 135, conforme definido neste regulamento.

(b) O detentor de um certificado de operador aéreo (COA), emitido segundo este regulamento, pode realizar serviços aéreos privados de acordo com as regras do RBHA 91.

(c) Este regulamento não se aplica às operações conduzidas segundo o RBAC nº 129.

(d) Este regulamento não é aplicável para as seguintes operações, mesmo se conduzidas pelo detentor de um COA emitido segundo este RBAC:

(1) instrução de voo de piloto aluno;

(2) voos de traslado e de treinamento;

(3) operações aéreas especiais, incluindo:

(i) polvilhamento, semeadura ou pulverização de plantações e afugentamento de pássaros;

(ii) reboque de faixas;

(iii) fotografia ou levantamento aéreo;

(iv) combate a incêndio;

(v) inspeção de dutos e linhas de transmissão;

(4) voos de turismo conduzidos em balão de ar quente;

(5) voos sem escalas conduzidos dentro do raio de 40 km (25 milhas terrestres) do aeródromo de decolagem transportando pessoas ou objetos com o propósito de realizar

operações de pára-quedismo; e

(6) operações conduzidas segundo o RBAC 133.

(e) As pessoas sujeitas a este regulamento devem atender aos requisitos dos demais RBAC, exceto quando tais requisitos forem alterados pelos RBAC 119, 121 ou 135 ou quando esses últimos RBAC impuserem requisitos adicionais.” (NR)

“**119.3 [Reservado]**” (NR)

“**119.5 Certificações, Autorizações e Proibições**

(a) Certificações

(1) Um operador aéreo deve obter um COA e respectivas especificações operativas (EO) antes de iniciar as operações de transporte aéreo público.

(b) Autorizações.

(1) O COA autoriza seu detentor a realizar operações em conformidade com:

(i) os requisitos estabelecidos conforme a seção 119.21 deste regulamento;

(ii) as apropriadas autorizações, limitações e procedimentos estabelecidos nas EO e procedimentos especificados para cada característica de operação.

(2) Uma pessoa certificada para engajar-se em operações de transporte aéreo público segundo o RBAC nº 121, RBAC nº 135, ou ambos receberão apenas um COA.

(c) Proibições.

(1) É vedado realizar serviços de transporte aéreo público sem um apropriado COA e respectivas EO emitidos segundo este regulamento.

(2) É vedado a um detentor de um COA emitido segundo este regulamento realizar operações em desacordo com o previsto em suas EO.

(3) O detentor de um COA só pode conduzir serviços aéreos privados em seu próprio proveito (translado, treinamento de tripulantes, transporte de empregados, etc.).

(4) É vedado fazer propaganda ou oferecer-se para realizar uma operação sujeita a este regulamento, exceto se a operação for autorizada pela ANAC.” (NR)

“**119.7 Especificações operativas**

(a) As EO emitidas para um detentor de COA conterá:

(1) as autorizações, limitações e os procedimentos segundo os quais cada operação de transporte aéreo público deve ser conduzida; e

(2) outros procedimentos segundo os quais cada classe e tamanho de aeronave deve ser operada.

(b) Exceto quanto aos parágrafos das EO identificando características de operação autorizadas, as EO são vinculadas, mas não constituem parte do COA.” (NR)

“**SUBPARTE B**

APLICABILIDADE DE REQUISITOS OPERACIONAIS PARA AS DIFERENTES CARACTERÍSTICAS DE OPERAÇÕES SEGUNDO OS RBAC 121 E 135” (NR)

“**119.21 Operadores aéreos engajados em serviços de transporte aéreo público**

(a) Um operador conduzindo serviços de transporte aéreo público deve atender aos requisitos de certificação e às limitações e procedimentos estabelecidos nas EO, e deve conduzir:

(1) suas operações com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e uma capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb) de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC nº 135, devendo possuir EO para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos;

(2) suas operações com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais de 19 assentos ou uma capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg (7.500 lb) de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC nº 121, devendo possuir EO para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos;

(3) suas operações com aeronaves de asas rotativas de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC nº 135, devendo possuir EO para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos.” (NR)

“**119.23 [Reservado]**” (NR)

“**119.25 [Reservado]**” (NR)

“**119.33 Requisitos gerais**

(a) Somente é permitido a uma pessoa conduzir uma operação de transporte aéreo público se ela for brasileira e:

(1) possuir a devida outorga da ANAC para exploração de transporte aéreo público (como aplicável);

(2) obter um COA sob este regulamento; e

(3) possuir EO onde estejam estabelecidas as autorizações, limitações e procedimentos segundo os quais cada operação deve ser conduzida.” (NR)

“**119.34 Demonstrações**

(a) Cada requerente de um certificado emitido segundo este regulamento e, seções 121.163 do RBAC nº 121 e 135.145 do RBAC nº 135, cada requerente de especificações operativas autorizando uma nova operação de características distintas às já aprovadas deve conduzir voos de avaliação operacional durante o processo de certificação para operar segundo o RBAC nº 121 ou 135.

(1) Todos os voos de avaliação operacional devem ser realizados de maneira aceitável pela ANAC.

(2) Todos os voos de avaliação operacional devem ser realizados segundo requisitos aplicáveis de operação e de manutenção dos RBAC nº 121 ou 135.

(b) A ANAC emitirá uma carta de autorização (*Letter of Authorization - LOA*) para cada requerente, definindo os servidores designados da ANAC que acompanharão os voos de avaliação operacional.” (NR)

“**119.35 Requisitos para requerimento para certificação. Todos os operadores**

(a) Um requerente de COA, segundo este regulamento, deverá apresentar um requerimento:

(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e

(2) contendo todas as informações solicitadas pela ANAC ao requerente.

(b) O requerente deverá encaminhar como anexo a seu requerimento uma Declaração de Conformidade Inicial referenciando todas as seções do RBHA 91 e, conforme aplicável, do RBAC nº 135 ou 121. Este anexo deve ser uma listagem completa de todas as seções e requisitos dos RBAC correspondentes à operação pretendida pelo requerente, com o correspondente método de conformidade a ser adotado por ela ou uma indicação de que o requisito não lhe seja aplicável.

(c) Cada requerente deve apresentar o requerimento à ANAC, pelo menos, 120 dias antes da data pretendida para início das operações.” (NR)

“**119.36 Requisitos econômicos, financeiros e jurídicos**

(a) Os requisitos econômicos, financeiros e jurídicos necessários à obtenção da autorização jurídica de funcionamento de uma empresa de transporte aéreo público são estabelecidos em normas específicas da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) da ANAC. A ANAC requer que seja demonstrado haver capital suficiente para fazer frente aos custos já gerados ou a serem gerados pela execução dos programas de treinamento e de manutenção aprovados, incluindo os custos operacionais previstos, sempre considerando uma reserva para contingências, visando determinar a saúde financeira do requerente.

.....” (NR)

“**119.40**

- (a) Um COA emitido segundo este regulamento é efetivo até que:
- (1) o detentor do COA o devolva para a ANAC; ou
 - (2) a ANAC o suspenda, revogue, casse ou, de outra forma, encerre o COA.
- (b) [Reservado]

.....” (NR)

“**119.41**

- (b) Se for constatado através de inspeção, verificação ou outro tipo de investigação que o interesse público ou a segurança do transporte aéreo assim o requerem, a ANAC pode emendar, suspender, revogar ou cassar, total ou parcialmente, um COA.

.....” (NR)

“**119.47 Sede administrativa, base de operações, base de manutenção e mudança de endereço**

- (a) Cada detentor de certificado deve possuir uma sede administrativa e uma base principal de operações. Deve estabelecer, também, uma base principal de manutenção que pode estar localizada na mesma localidade da base principal de operações ou em local diferente.

- (b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua sede administrativa, de sua base principal de operações ou de sua base principal de manutenção, o detentor de certificado deve prover comunicação escrita de suas intenções à ANAC.” (NR)

“**119.49**

- (a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares ou internacional deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:

.....

- (2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu COA;

.....

- (4)

.....

- (ii) o detentor do certificado não pode conduzir operação utilizando aeronave ou aeródromo não listados.

- (5) características de operações autorizadas;

.....

- (b) Cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares sob o RBAC 121 deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:

.....

- (2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu COA;

.....

- (4)

.....

- (ii) o detentor do certificado não pode conduzir operação utilizando aeronave não listada.

- (5) características de operações autorizadas;

.....

- (11) autorizações ou requisitos para conduzir operações não regulares como previsto em 119.21;

.....

- (c) Cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares sob o RBAC 135

deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:

.....
(2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu COA;

.....
(4) características e áreas de operações autorizadas;

.....
(6)

.....
(ii) o detentor do certificado não pode conduzir operação utilizando aeronave ou aeródromo não listado;

.....” (NR)

“**119.53**

.....
(c)

.....
(3) as características de operação;

.....
(e)

(1) um detentor de COA emitido segundo este regulamento e operando segundo os RBAC nº 121 ou 135 não pode conduzir operação para outro detentor de COA ou para um operador aéreo estrangeiro operando segundo o RBAC nº 129 ou, ainda, para um estrangeiro engajado em transporte aéreo público somente fora do Brasil, exceto se ele possuir outorga para operar transporte aéreo público emitida pela ANAC, conforme aplicável, e esteja autorizado pelas suas EO.

(f) Um detentor de COA emitido segundo este regulamento, se autorizado pela ANAC a conduzir operações regulares, pode realizar um ou mais voos extras para passageiros que tenham ficado retidos pelo cancelamento de seus voos regulares. Tais voos devem ser conduzidos segundo as regras aplicáveis às operações não regulares.” (NR)

“**119.55**

(a) A ANAC pode autorizar um detentor de COA que seja autorizado a conduzir operações não regulares a desviar-se dos requisitos aplicáveis deste regulamento, do RBAC nº 121 ou 135, a fim de realizar operações sob um contrato com as Forças Armadas Brasileiras.

.....” (NR)

“**119.59**

(a)

(1) A ANAC é representada em ensaios, inspeções e fiscalizações por seus servidores designados que têm suas prerrogativas previstas na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.

.....
(b)

(1)

(i) seu COA e suas EO; e

.....” (NR)

“**119.61**

(a)

.....
(3) o detentor do certificado deixe de conduzir uma operação de determinada característica por período superior ao período especificado em 119.63 ou deixe de

seguir os procedimentos de 119.63 ao reiniciar aquela operação; ou

.....
(b) [Reservado]” (NR)

“119.63 Operação recente

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação com determinada característica para a qual ele está autorizado em suas especificações operativas, a menos que tenha conduzido tal operação dentro do número de dias calendáricos consecutivos conforme este parágrafo;

(1) para operações regulares – 60 dias; e

(2) para operações não regulares – 90 dias, exceto que este parágrafo não se aplica se o detentor de certificado tiver autorização para conduzir operações regulares e tiver conduzido tais operações dentro dos 30 dias anteriores.

(b) Se um detentor de certificado não conduzir uma característica de operação para a qual está autorizado por suas especificações operativas, dentro do número de dias calendáricos previstos no parágrafo (a) desta seção, não poderá conduzir a mesma característica de operação, a menos que:

(1) ele avise à ANAC pelo menos 15 dias calendáricos consecutivos antes de retomar aquela característica de operação; e

(2) ele esteja disponível e acessível durante o período previsto em (b)(1) para a eventualidade da ANAC decidir conduzir uma inspeção e reexame para verificar se o detentor de certificado permanece adequada e apropriadamente equipado e capaz de conduzir operações seguras.” (NR)

“119.65

.....
(b)

(1) à característica de operação envolvida;

.....” (NR)

“119.69

.....
(b)

(1) características de operação envolvida;

.....
(4) Detentores de COA que utilizem em suas operações apenas um piloto e uma aeronave com motores convencionais devem possuir estrutura administrativa mínima aprovada pela ANAC.

.....” (NR)

“119.73 Disposições transitórias

(a) Os detentores de COA válido terão até 7 de agosto de 2022 para se adequarem à Emenda nº 06 deste Regulamento.

(b) O processo de transição das aeronaves que atualmente operam sob as regras do RBAC 135 e que precisem migrar para o RBAC 121 deverá ocorrer até 7 de agosto de 2022.

(c) Os detentores de COA com autorização a realizarem operações de ligação aérea sistemática (LAS) têm até 7 de agosto de 2022 para se adequarem às características de operação conforme este RBAC, de acordo com plano de ação a ser estabelecido pela SPO e pela SAR.

(d) As empresas que estejam em fase de certificação, deverão ser avaliadas caso a caso pela SPO, diante das modificações da seção 119.21 introduzidas na Emenda nº 06 deste Regulamento.

(e) Onde houver citação a algum RBAC ainda não editado, considerar o RBHA equivalente.

(f) As alterações propostas passam a ter vigência 120 dias após a sua publicação, no intuito de permitir que o mercado e as unidades da Agência internalizem e realizem eventuais ajustes no processo de certificação.” (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 3º Aprovar a Emenda nº 07 ao RBAC nº 121, consistente nas seguintes alterações:

“Título: 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” (NR)

“**121.1**

(a)

(1) as operações de um solicitante ou detentor de um certificado de operador aéreo (COA) segundo o RBAC nº 119 que emprega aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg;

.....

(5) cada pessoa que tenha requerido um COA segundo o RBAC 119, quando conduzindo voos de avaliação operacional.

.....” (NR)

“**121.2 [Reservado]**” (NR)

“**SUBPARTE E**

APROVAÇÃO DE ROTAS PARA OPERAÇÕES REGULARES” (NR)

“**121.91 Aplicabilidade**

Esta subparte estabelece regras para obtenção de aprovação de rotas por detentores de certificado conduzindo operações regulares.” (NR)

“**121.93**

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares em busca de aprovação de uma rota deve demonstrar:

(1) que está habilitado a conduzir satisfatoriamente operações regulares entre cada aeródromo regular, ou de reabastecimento, ao longo dessa rota ou segmento de rota; e

(2) que as facilidades e serviços requeridos por 121.97 até 121.107 estão disponíveis e são adequados às operações pretendidas.

A ANAC poderá aprovar uma rota fora do espaço aéreo controlado, desde que considere que a densidade do tráfego é tal que um nível adequado de segurança pode ser assegurado.

.....” (NR)

“**121.95 Largura de rota**

Rotas e segmentos de rotas aprovados totalmente dentro de aerovias brasileiras ou estrangeiras (e em rotas de assessoramento no caso detentores de certificado conduzindo operações internacionais) têm a largura regulamentada através de norma específica do Comando da Aeronáutica.” (NR)

“**121.97**

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que

cada rota submetida à aprovação é apoiada em aeródromos em quantidade e qualidade adequada, considerando aspectos como dimensões, resistência e superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público (*security*), sinalização e auxílios luminosos, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e controle de tráfego.

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e divulgar para o pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ele utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nos mesmos. As informações aeronáuticas devem incluir o seguinte:

.....” (NR)

“**121.99**

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que ao longo de suas rotas (diretamente ou via circuito ponto-a-ponto) existe um sistema confiável e rápido de comunicações bilaterais avião-solo que, em condições normais de operação, assegura o contato rádio de cada avião com o apropriado centro de despacho e entre cada avião e a adequada estação rádio de controle de tráfego aéreo, exceto como especificado em 121.351(c).

.....

(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações internacionais deve prover meios de comunicação por voz, para operações ETOPS, onde estas facilidades estão disponíveis. Para determinar se estas facilidades estão disponíveis, o detentor de certificado deverá considerar as rotas e altitudes potenciais para desvio para os aeródromos de alternativa em rota ETOPS. Onde estas facilidades não estiverem disponíveis ou forem de qualidade tão baixa que a comunicação por voz não seja possível, outro sistema de comunicação deve ser disponibilizado.

.....” (NR)

“**121.101 Serviços de informações meteorológicas**

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que ao longo de cada rota existem suficientes serviços de informações meteorológicas de modo a assegurar um mínimo de dados e previsões meteorológicas necessárias à operação.

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada detentor de certificado que conduza operações regulares deverá usar informações meteorológicas de modo que:

(1) para operações dentro do espaço aéreo brasileiro, tais informações e previsões sejam preparadas pelo Comando da Aeronáutica ou por agências aprovadas pelo mesmo; ou

(2) para operações realizadas no exterior, tais informações e previsões sejam preparadas por órgãos e agências aprovadas pelo país sobrevoado.

(c) Cada detentor de certificado que conduza operações regulares deverá utilizar prognósticos meteorológicos preparados a partir das informações meteorológicas especificadas no parágrafo (b) desta seção ou a partir de informações de uma fonte aprovada nos termos do parágrafo (d) desta seção.

(d) Cada detentor de certificado que conduza operações regulares deve adotar e colocar em uso um sistema aprovado para obter e divulgar ao seu pessoal previsões e informações sobre fenômenos atmosféricos adversos, tais como turbulência em céu claro, tempestades e tesouras de vento em baixas altitudes, que possam afetar a segurança de voo em cada rota a ser voada e cada aeródromo a ser utilizado.” (NR)

“**121.103**

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada detentor de certificado que conduza operações regulares deve demonstrar que em cada uma das rotas propostas os auxílios de solo não visuais são:

.....” (NR)

“121.105 Facilidades de serviços e de manutenção de rampa

Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que pessoal competente e instalações e equipamentos adequados (incluindo peças de reposição, suprimentos e materiais) estão disponíveis em aeródromos específicos ao longo de cada uma de suas rotas, de acordo com as necessidades, de modo a prover serviços adequados de atendimento no solo, manutenção e manutenção preventiva aos aviões e equipamentos auxiliares.” (NR)

“121.107 Centros de despacho de voo

Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que possui centros de despacho de voo em número suficiente para atender as operações a serem conduzidas e que tais centros estão localizados nos pontos necessários ao controle operacional de cada voo.” (NR)

“SUBPARTE F

APROVAÇÃO DE ROTAS E ÁREAS PARA OPERAÇÕES NÃO REGULARES”

“121.111 Aplicabilidade

Esta subparte estabelece regras para obtenção de aprovação de rotas e de áreas de operação para detentores de certificado que conduzam operações não regulares.” (NR)

“121.113

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares e buscando aprovação de área e de rotas deve demonstrar:

.....

(b) Não obstante o parágrafo (a)(4) desta seção, a ANAC pode aprovar rotas fora do espaço aéreo controlado se o detentor de certificado conduzindo operações não regulares demonstrar que a rota é segura para a operação e a ANAC considerar que a densidade do tráfego é tal que um adequado nível de segurança pode ser assegurado. O detentor de certificado não pode usar tais rotas, a menos que sejam aprovadas pela ANAC e listadas nas especificações operativas do detentor de certificado.” (NR)

“121.117

(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações não regulares pode usar um aeródromo, a menos que ele seja cadastrado e apropriadamente equipado e adequado à operação proposta, considerando aspectos como dimensões, superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público, iluminação, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e ATC.

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e disseminar ao pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ela utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nesses aeródromos. As informações aeronáuticas devem incluir:

.....” (NR)

“121.119 Serviços de informações meteorológicas

(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações não regulares pode utilizar-se de informações meteorológicas para conduzir seus voos, a menos que tais informações tenham sido preparadas pelo Comando da Aeronáutica ou outra agência reconhecida pelo mesmo. Para operações fora do Brasil, o detentor de certificado deve demonstrar que as informações e previsões meteorológicas disponíveis são preparadas

por fontes consideradas satisfatórias pela ANAC.

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares que se utilize de previsões meteorológicas para orientar movimentos de voo deve utilizar previsões preparadas a partir das informações meteorológicas especificadas no parágrafo (a) desta seção.” (NR)

“**121.121**

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado conduzindo operações não regulares pode conduzir qualquer operação ao longo de uma rota, a menos que os auxílios de solo não visuais sejam:

.....” (NR)

“**121.122 Facilidades para comunicações: operações não regulares**

(a) Cada detentor de certificado ao conduzir operações não regulares, que não operações cargueiras, em aviões com mais de dois motores deve demonstrar que possui um sistema de radiocomunicação de duas vias ou outro meio de comunicação aprovado pela ANAC. Este sistema deve garantir comunicações imediatas e confiáveis em toda a rota (direta ou circuito ponto-a-ponto) entre cada avião e o detentor de certificado e este e o serviço ATC apropriado, exceto como especificado na seção 121.351(c).

(b) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações não regulares, que não operações cargueiras, com aviões com mais de dois motores deve possuir um sistema de comunicação por voz, para ETOPS, onde esta facilidade é disponibilizada. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Nos locais onde esta facilidade não estiver disponível ou for de baixa qualidade, outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.

(c) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações ETOPS além de 180 minutos com aeronaves com mais de dois motores deve possuir um sistema de comunicação adicional, além do requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Este sistema deve prover comunicação por voz via satélite com a mesma fidelidade de um sistema telefônico terrestre, ademais deve ser capaz de prover comunicações entre a tripulação e os serviços de controle de tráfego aéreo e entre a tripulação e o detentor do certificado. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Se o sistema de comunicação por satélite não estiver disponível ou for de baixa qualidade outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.” (NR)

“**121.123 Facilidades de atendimento e serviços de rampa**

Cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares deve demonstrar que dispõe de pessoal competente e de adequadas facilidades e equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimento e materiais) a fim de assegurar apropriados serviços de atendimento no solo, manutenção e manutenção preventiva aos aviões e equipamentos auxiliares.” (NR)

“**121.125**

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações aéreas não regulares deve demonstrar que dispõe de:

.....

(b) Um detentor de certificado conduzindo operações aéreas não regulares pode utilizar facilidades de acompanhamento de voos operadas por terceiros. Entretanto, a responsabilidade primária pelo controle operacional de cada voo não pode ser delegada a ninguém.

.....” (NR)

“**121.127**

(a) Cada detentor de certificado ao conduzir operações aéreas não regulares usando um sistema de acompanhamento de voo deve demonstrar que:

.....

(b) O detentor de certificado conduzindo operações aéreas não regulares deve demonstrar que o pessoal especificado no parágrafo (a) desta seção e aqueles designados para o controle operacional do avião estão habilitados a exercerem suas funções.” (NR)

“**121.135**

(a)

.....

(4) não contrariar nenhuma legislação brasileira vigente e, no caso de operações internacionais, nenhuma legislação estrangeira aplicável. Não contrariar, ainda, o contido no COA e respectivas especificações operativas.

.....

(b)

.....

(6) para operações regulares, informações apropriadas sobre voos em rota, retiradas das especificações operativas, incluindo, para cada rota aprovada, os tipos de aviões autorizados a voá-la, o tipo de operação aprovado como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. para a mesma e qualquer outra informação pertinente, adicionalmente:

.....

(7) para operações não regulares, informações apropriadas, retiradas das especificações operativas, incluindo a área de operação autorizada, os tipos de aviões autorizados, os tipos de operação aprovados como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. e qualquer outra informação pertinente, adicionalmente:

.....

(8)

(i) sua localização (para operações regulares apenas);

(ii) sua designação: normal, interino ou de alternativa (para operações regulares apenas);

(iii) os tipos de aviões autorizados a utilizá-lo (para operações regulares apenas);

.....

(24) em operações ETOPS, de transporte de passageiros, acima de 180 minutos deverá ser elaborado um plano para a continuação de viagem dos passageiros;

.....” (NR)

“**121.139 Requisitos para manual a bordo de aviões. Operações não regulares**

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares deve transportar a totalidade ou partes apropriadas de seu sistema de manuais em cada um dos seus aviões que esteja fora da sede operacional. Tais partes devem estar disponíveis para uso de pessoal de voo e de solo. Se qualquer porção da parte referente à manutenção estiver sob outra forma que não a impressa, o avião deve transportar, também, um dispositivo de leitura dos mesmos que proporcione imagem claramente legível das informações e instruções de manutenção ou um sistema que permita recuperar tais informações.

(b) Se o detentor de certificado conduzindo operações não regulares for capaz de executar toda a manutenção programada em locais específicos, nos quais ele mantém as partes de manutenção do manual, não haverá necessidade de ter a bordo tais partes quando o avião estiver se dirigindo para tais locais.” (NR)

“**121.163**

(a) Voos de avaliação operacional iniciais. Ninguém pode operar uma aeronave que não tenha o tipo de operação aprovada anteriormente segundo este regulamento ou segundo o RBAC 135, a menos que esta aeronave possua um mínimo de 100 horas de voos adicionais aos de certificação, aceitáveis pela ANAC, incluindo um número de voos representativos para aeródromos em rota. O requisito de 100 horas adicionais pode ser reduzido pela ANAC se ficar demonstrado que um adequado nível de proficiência foi atingido. Pelo menos 10 horas de voo devem ser voadas à noite, sendo tais horas irredutíveis.

.....” (NR)

“**121.303**

.....

(d)

.....

(2) instrumentos e equipamentos especificados nos parágrafos 121.305 até 121.321, 121.359, 121.360 para qualquer tipo de operação e equipamentos e instrumentos especificados de 121.323 até 121.351 para as características da operação autorizada, sempre que esses itens não forem já requeridos pelo parágrafo (d)(1) desta seção.” (NR)

“**121.345**

(a) Ninguém pode operar uma aeronave, a menos que ela seja equipada com os equipamentos- rádio requeridos para as características de operação sendo executada.

.....” (NR)

“**121.353 Equipamento de emergência para operação sobre terreno desabitado; todas as operações**

(a) A menos que o avião tenha a bordo o equipamento abaixo listado, ninguém pode conduzir uma operação segundo este regulamento sobre qualquer área em que, a critério da ANAC e conforme fixado nas especificações operativas do detentor de certificado, tais equipamentos sejam necessários para busca e salvamento em caso de acidente:

(1) dispositivo pirotécnico de sinalização apropriado;

(2) suficientes conjuntos de sobrevivência, apropriadamente equipados para a rota a ser voada e para o número de ocupantes do avião.” (NR)

“**121.385**

.....

(b) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião com tripulação de voo inferior à tripulação de voo mínima requerida pelo Manual de Voo do Avião - AFM para o tipo de avião e requerida por este regulamento para as características da operação sendo realizada.

.....” (NR)

“**121.395 Despachante operacional de voo; operações regulares**

Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve possuir, em cada centro ou escritório de despacho, um número suficiente de despachantes operacionais de voo, considerados adequadamente qualificados pela ANAC, de modo a assegurar a preparação, a assistência e o controle operacional de cada voo.” (NR)

“**121.411**

.....

(b)

(5) se estiver trabalhando como tripulante de voo requerido deve possuir um CMA de 1ª ou 2ª classe válido e adequado às funções que exerce;

.....

(c)

(1) possua as licenças e habilitações, exceto o certificado médico aeronáutico (CMA), requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;

.....

(e) Examinadores credenciados em avião que não possuam um apropriado CMA válido podem exercer as funções de examinador mas não podem compor a tripulação requerida em operações segundo este regulamento. Adicionalmente, devem atender as provisões dos parágrafos 61.145(c) e 61.145(d) do RBAC 61.

.....” (NR)

“**121.412**

.....

(c)

(1) possua as licenças e habilitações, exceto o CMA, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;

.....

(e) Instrutores de voo em avião que não possuam um apropriado CMA válido podem exercer as funções de instrutor mas não podem compor a tripulação requerida em operações segundo este regulamento. Em operações internacionais segundo este regulamento, os instrutores de voo em avião que tenham 60 ou mais anos de idade podem exercer as funções de instrutor mas não podem compor a tripulação requerida.

(f)

(1) voar, pelo menos, dois segmentos como tripulante requerido para o tipo de avião envolvido dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer instrução por ele conduzida em simulador (e deve possuir um CMA válido e apropriado); ou

.....” (NR)

“**121.415**

.....

(g)

(1) permaneça permanentemente treinado e continuamente proficiente no que diz respeito a cada avião, função na tripulação e nas características de operação em que trabalha; e

.....” (NR)

“**121.417**

(a) Cada programa de treinamento deve proporcionar o treinamento de emergência previsto nesta seção com respeito a cada tipo, modelo e configuração de avião e com respeito a cada tipo de tripulante requerido e cada operação conduzida, respeitando-se as características da operação autorizadas, pelo detentor de certificado.

.....” (NR)

“**121.418**

(a)

.....

(3) o número de horas programadas para treinamento de voo e de solo considerado pela ANAC como necessário para o tipo de avião, as características de operação e o tripulante ou despachante envolvido.

.....” (NR)

“**121.437 Qualificação de pilotos. Documentos requeridos**

(a) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de um avião (ou como segundo em comando em um avião em operações internacionais que exijam 3 ou mais pilotos),

a menos que esse piloto possua licença de piloto de linha aérea, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um CMA de 1º classe válido.

(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar um piloto em funções outras que não as citadas no parágrafo (a) desta seção, nem qualquer piloto pode trabalhar em tais funções, a menos que esse piloto possua pelo menos uma licença de piloto comercial, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um CMA de 1º classe válido.” (NR)

“**121.440**

.....

(b) Um exame em rota para piloto em comando de aviões em operações regulares deve:

.....

(c) Um exame em rota para piloto em comando de aviões em operações não regulares deve:

.....” (NR)

“**121.461 Aplicabilidade**

Esta subparte estabelece as qualificações e as limitações de tempo de trabalho para despachantes operacionais de voo trabalhando para detentores de certificado conduzindo operações regulares.” (NR)

“**121.463 Qualificações dos despachantes operacionais de voo (DOV)**

(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo para um particular grupo de aviões, a menos que essa pessoa, em relação a um avião desse grupo, tenha completado satisfatoriamente o seguinte:

(1) [reservado];

(2) treinamento inicial de despachante operacional de voo, a menos que essa pessoa já tenha completado tal treinamento para um outro tipo de avião do mesmo grupo e necessite apenas de treinamento de transição;

(3) voo de familiarização com as operações, que consiste em, pelo menos, 5 trechos operados pelo detentor de certificado ou 5 horas de observação das operações, reais ou em simulador, do detentor de certificado, ambos na cabine de comando ou, em aeronaves que não possuam o assento de observador na cabine de comando, em um assento o mais avançado possível com fones de ouvido ou alto falantes de maneira que possam acompanhar as comunicações da tripulação de voo. Este requisito pode ser reduzido para um mínimo de 2,5h pela substituição de uma hora de voo por uma decolagem e pouso, sendo que a redução de horas não se aplica a operações realizadas em simulador. Uma pessoa pode atuar como DOV sem atender ao prescrito neste parágrafo (a)(3) por 90 dias após a introdução de um novo avião na frota do detentor de certificado sob este regulamento.

(b) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo para um particular tipo de avião, a menos que essa pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento de diferenças em relação a esse avião, se aplicável.

(c) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, essa pessoa tenha concluído satisfatoriamente o treinamento periódico requerido por 121.427, tenha sido aprovada em exame de competência conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado e realizado satisfatoriamente a familiarização prevista no parágrafo (a)(3) desta seção.

(d) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode empregar

uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo, despachando aviões em operações segundo este regulamento, a menos que o detentor de certificado tenha verificado que ela está familiarizada com todos os procedimentos operacionais essenciais para o segmento da operação sobre o qual ela exercerá jurisdição de despacho. Entretanto, um despachante qualificado para despachar aviões ao longo de certos segmentos de operação pode despachar aviões ao longo de outros segmentos de operação após coordenar com despachantes qualificados para despacho ao longo desses segmentos.

(e) Para os fins desta seção, aplicam-se os grupos de aviões, as definições e os termos de 121.400.” (NR)

“121.465 Limitação de tempo de serviço para despachantes; operações regulares

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve estabelecer o período diário de trabalho do despachante operacional de voo de modo a começar em horário que lhe permita familiarizar-se totalmente com as condições atmosféricas existentes e previstas ao longo da rota e demais condições relacionadas à segurança do voo antes de despachar qualquer avião. Ele deve permanecer em serviço até que cada avião por ele despachado termine o voo ou até ele ser substituído por outro despachante qualificado na mesma aeronave da mesma ou de outra base do operador.

(b) Exceto nos casos em que circunstâncias ou condições de emergência, fora do controle do detentor de certificado, requeiram outra atitude:

(1) nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode escalar um despachante para uma jornada de 10 horas consecutivas de trabalho;

(2) se um despachante for escalado para uma jornada de 10 horas de trabalho dentro de um período de 24 horas consecutivas, o detentor de certificado deve dar-lhe um período de descanso de, pelo menos, 11 horas ao fim do período de trabalho;

(3) cada despachante operacional de voo deve ser dispensado de qualquer trabalho para o detentor de certificado pelo menos 24 horas consecutivas em cada semana. A cada mês pelo menos uma dessas dispensas deve coincidir, compulsoriamente, com um domingo. Adicionalmente, ele deve ser dispensado por 24 horas consecutivas em correspondência a cada feriado nacional.

(c) Os parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se em conjugação com a legislação trabalhista aplicável vigente.” (NR)

“121.471 Limitações de tempo de voo e requisitos de repouso

Toda a atividade de tripulantes operando aeronaves segundo este regulamento é regida pela Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e pela regulamentação decorrente das referidas leis.” (NR)

“121.533 Responsabilidade pelo controle operacional. Operações regulares

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares é responsável pelo controle operacional de seus voos.

.....” (NR)

“121.537 Responsabilidade pelo controle operacional. Operações não regulares

(a) Cada detentor de certificado que conduza operações não regulares:

.....” (NR)

“121.541 Horários de voo. Operações regulares

Ao estabelecer os horários programados de voo, cada detentor de certificado que conduza operações regulares deve alocar tempo suficiente no solo para atendimento apropriado ao avião nos pousos intermediários, considerando ventos predominantes em rota e a velocidade de cruzeiro do tipo de avião utilizado. A velocidade de cruzeiro considerada não pode ser maior que a especificada no AFM do avião.” (NR)

“121.551 Restrição ou suspensão de operação: operações regulares

Sempre que um detentor de certificado conduzindo operações regulares tiver conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromo e de pistas, que possam oferecer risco às suas operações, ela deve restringir ou suspender tais operações até que as referidas condições sejam corrigidas ou deixem de existir.” (NR)

“121.553 Restrição ou suspensão de operação: operações não regulares

Sempre que um detentor de certificado conduzindo operações não regulares ou um piloto em comando de tais operações tiver conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromo e de pistas, que possam oferecer risco às suas operações, o detentor de certificado ou o piloto em comando, conforme o caso, deve restringir ou suspender as operações até que tais condições sejam corrigidas ou deixem de existir.” (NR)

“121.555 Conformidade com rotas e com limitações aprovadas

.....” (NR)

“121.557 Emergências. Operações regulares

.....” (NR)

“121.559 Emergências. Operações não regulares

.....” (NR)

“121.569 Intercâmbio de aviões. Operações regulares

(a) Antes de operar com um acordo de intercâmbio de aviões, cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que:

.....” (NR)

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve incluir em seu manual as pertinentes provisões e procedimentos para operação com intercâmbio de aviões, se aplicável.” (NR)

“121.591 Aplicabilidade

Esta subparte estabelece regras de despacho operacional de voo para operações regulares e de liberação de voo para operações não regulares.” (NR)

“121.593 Autoridade de despacho de voo

.....” (NR)

“121.597 Autoridade de liberação de voo. Operações não regulares

.....” (NR)

“121.599 Conhecimento das condições atmosféricas

(a) Operações regulares. Nenhum despachante de voo pode autorizar um voo, a menos que ele tenha pleno conhecimento das condições meteorológicas conhecidas e previstas na rota a ser usada.

(b) Operações não regulares. Nenhum piloto em comando pode começar um voo, a menos que ele tenha pleno conhecimento das condições meteorológicas conhecidas e previstas na rota a ser usada.” (NR)

“121.601 Informações do despachante para o piloto em comando. Operações regulares

.....” (NR)

“121.603 Facilidades e serviços. Operações não regulares

.....” (NR)

“121.607 Facilidades de comunicações e de navegação. Operações regulares

.....” (NR)

“121.609 Facilidades de comunicações e de navegação. Operações não regulares

.....” (NR)

“121.615 Despacho ou liberação de voo sobre grandes extensões de água. Todas as operações

.....

(b) Cada detentor de certificado deve conduzir operações sobre grandes extensões de água em voos IFR, a menos que demonstre, de modo aceitável pela ANAC, que o voo IFR não é necessário à segurança.

.....” (NR)

“121.619 Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR regulares

.....” (NR)

“121.621 Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR regulares internacionais

.....” (NR)

“121.623 Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR não regulares

.....” (NR)

“121.627

(a) Nenhum piloto em comando pode permitir que um voo prossiga para qualquer aeródromo para o qual ele tenha sido despachado ou liberado se, na opinião desse piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de operação regular), o voo não puder prosseguir com segurança. Entretanto, se o piloto em comando verificar que não mais existe procedimento seguro, o prosseguimento do voo é uma emergência devendo ser tratado como previsto em 121.557 ou 121.559, conforme aplicável.

.....” (NR)

“121.629

(a) Ninguém pode despachar ou liberar um avião, continuar a operar um avião em rota ou pousar um avião em um aeródromo quando, na opinião do piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de detentor de certificado para operações regulares), existem ou são esperadas condições de formação de gelo podendo afetar adversamente a segurança operacional.

.....” (NR)

“121.631

.....

(e) Antes de ingressar em um ponto de entrada ETOPS, o piloto em comando realizando operação não regular ou um despachante de uma operação regular devem utilizar comunicações com a empresa para atualização do plano de voo, se necessário, devido à reavaliação das capacidades dos sistemas do avião.

.....” (NR)

“121.637 Decolagem de aeródromos não listados ou de aeródromos de alternativa. Operações regulares

.....” (NR)

“121.643 Suprimento de combustível. aviões turboélice ou com motores convencionais. Operações não regulares

.....” (NR)

“121.645

.....

(b) Para detentores de certificado engajados em operações regulares, por solicitação dos mesmos e para rotas específicas constantes da especificação operativa do detentor de certificado, poderão ser aceitos despachos, baseados em redespachos durante o voo, com suprimentos de combustível inferior ao suprimento requerido pelo parágrafo (a) desta seção desde que:

.....” (NR)

“121.646 Suprimento de combustível em rota: operações internacionais

.....” (NR)

“121.649 Mínimos meteorológicos para decolagem e pouso VFR. Operações

regulares domésticas

.....” (NR)

“121.659 Altitude de início de aproximação. Todas as operações

.....” (NR)

“121.661 Altitude de aproximação inicial: Operações internacionais

.....” (NR)

“121.663 Responsabilidade pelo despacho de voo. Operações regulares

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve preparar um despacho de voo, para cada voo entre pontos específicos, baseado em informações fornecidas por um despachante de voo habilitado e autorizado. O piloto em comando e o despachante de voo devem assinar o despacho somente se ambos concordarem que o voo pode ser feito com segurança. O despachante de voo pode delegar autoridade para assinar o despacho de um voo particular, mas não pode delegar sua responsabilidade sobre esse despacho.

(b) No caso de despacho por computador, as assinaturas previstas em (a) são dispensáveis, porém os responsáveis pelo despacho devem ser, de alguma maneira, identificados.” (NR)

“121.667

(a) Operações regulares. Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode autorizar uma decolagem e nenhum piloto em comando pode decolar com um avião, a menos que o piloto em comando ou um despachante de voo autorizado tenha preenchido um plano de voo com todas as informações requeridas junto ao órgão de tráfego aéreo competente ou, quando no exterior, junto a órgão equivalente do país onde se encontra.

(b) Operações não regulares:

.....” (NR)

“121.683

(a)

(1) manter registros atualizados de cada tripulante (e de cada despachante para operações regulares), relacionados aos requisitos deste regulamento (exames em rota, exames de proficiência, qualificação em aviões, treinamento, exame médico, horas de voo etc.); e

(2) registrar cada ato relacionado a dispensas de emprego, desqualificação profissional ou desqualificação por saúde de qualquer tripulante de voo (e despachante de voo, para operações regulares) e conservar tais registros por, pelo menos, 12 meses após a ocorrência.

.....” (NR)

“121.685

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve manter uma lista atualizada de todos os aviões por ela operados em voos regulares e deve fornecer uma cópia de tal registro para a ANAC, atualizando-a a cada alteração ocorrida. Aviões de outros detentores de certificado, operando segundo um contrato de intercâmbio de equipamento, podem ser incluídos por referência.

.....” (NR)

“121.687 Emissão de despacho de voo: Operações regulares

(a)

.....

(5) as características de operação (IFR, VFR, etc.); e

.....” (NR)

“121.689 Liberação de voo. Operações não regulares

(a)

(7) as características de operação (IFR, VFR, etc.); e

(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares segundo as regras deste regulamento aplicáveis às operações não regulares deve atender aos requisitos de despacho desta subparte requeridos para operações regulares.” (NR)

“121.695 Disponibilização do manifesto de carga, do despacho do voo e do planejamento de voo. Operações regulares

.....” (NR)

“121.697 Disponibilização do manifesto de carga, da liberação do voo e do planejamento de voo. Operações não regulares

(e) Cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares deve:

.....” (NR)

“121.711 Gravação de comunicações: operações regulares

Cada detentor de certificado que conduza operações regulares deve gravar cada radiocomunicação em rota entre ele e suas tripulações e deve manter estas gravações por, pelo menos, 30 dias.” (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 4º Aprovar a Emenda nº 06 ao RBAC nº 135, consistente nas seguintes alterações:

“Título: Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros” (NR)

“135.1

(a)

(1) as operações de um solicitante ou detentor de um certificado de operador aéreo (COA) segundo o RBAC nº 119 que emprega aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros;

(3) [reservado];

.....” (NR)

“135.2 [Reservado]” (NR)

“135.3

(b) O detentor de certificado que conduza operações regulares segundo este Regulamento, utilizando aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, deve atender aos requisitos das subpartes N e O do RBAC nº 121 em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste Regulamento.

(d) [reservado]” (NR)

“135.105

(b) O detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa, e uma pessoa somente pode atuar como piloto em comando sob esta seção em uma aeronave em operação regular, como definido no RBAC nº 119, se essa pessoa tiver no mínimo 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesma fabricação e modelo da aeronave a ser operada, e, além disso, cumprir todos os outros requisitos aplicáveis deste Regulamento.

.....” (NR)

“**135.129**

(a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando segundo este Regulamento com helicópteros com mais de 19 assentos para passageiros ou em que realizam operações regulares com aeronaves tendo 10 ou mais assentos para passageiros.

.....” (NR)

“**135.165**

(a) Somente é permitido operar um avião multimotor em uma operação regular como definida no RBAC nº 119, ou um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes em voo IFR ou sobre grandes extensões de água, se ele estiver equipado com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão utilizadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada (“*Required Navigation Performance*” - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:

.....” (NR)

“**135.243**

(a)

(1) as quais seja utilizado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião multimotor empregado em operações regulares, se essa pessoa possuir uma licença de piloto de linha aérea na categoria avião, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, conforme aplicável, todas válidas; ou

(2) nas quais seja utilizado um helicóptero empregado em operações regulares, se essa pessoa possuir uma licença de piloto de linha aérea na categoria helicóptero, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, conforme aplicável, todas válidas.

.....

(d)

.....

(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir alguma operação regular de transporte aéreo de passageiros;

.....

(e) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (b)(2) desta seção, para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de alguma operação regular de transporte aéreo de passageiros, autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total de voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno.

.....” (NR)

“**135.244**

(a) O detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações regulares

como definidas no RBAC nº 119, se essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tiver completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:

.....
(b)

.....
(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações regulares transportando passageiros conduzidas segundo este Regulamento. No entanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em voos de traslado ou em voos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;

.....” (NR)

“135.263 Limitações de tempo de voo e requisitos de descanso

As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações regulares, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.” (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor:

I - na data de sua publicação quanto às novas redações da seção 121.2 do RBAC nº 121, e da seção 135.2 do RBAC nº 135; e

II - 120 (cento e vinte) dias após sua publicação, quanto aos demais dispositivos.

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ

Diretor-Presidente