



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 119
EMENDA nº 02

Título:	CERTIFICAÇÃO: OPERADORES REGULARES E NÃO-REGULARES
Aprovação:	Resolução nº 307, de 6 de março de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 7 de março de 2014, Seção 1, página 3. Origem: SPO

SUMÁRIO

SUBPARTE A - GERAL

119.1 - APLICABILIDADE

119.3 - DEFINIÇÕES

119.5 - CERTIFICAÇÕES, AUTORIZAÇÕES E PROIBIÇÕES

119.7 - ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS

119.9 - UTILIZAÇÃO DO NOME COMERCIAL

SUBPARTE B - APLICABILIDADE DE REQUISITOS OPERACIONAIS PARA AS DIFERENTES ESPÉCIES DE OPERAÇÕES SEGUNDO OS RBAC 121 E 135

119.21 - OPERADORES AÉREOS REGULARES E NÃO REGULARES ENGAJADOS EM SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO COM AVIÕES

119.23 - OPERADORES ENGAJADOS EM SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS EM AERONAVES COM CONFIGURAÇÃO PARA 20 OU MAIS ASSENTOS PARA PASSAGEIROS OU CAPACIDADE DE CARGA PAGA DE 2720 KG (6000 LIBRAS) OU MAIS.

119.25 - OPERADORES AÉREOS REGULARES E NÃO REGULARES ENGAJADOS EM SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO COM AERONAVES DE ASAS ROTATIVAS.

SUBPARTE C - CERTIFICAÇÃO, ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES CONDUZIDAS SEGUNDO OS RBAC 121 E 135

119.31 - APLICABILIDADE

119.33 - REQUISITOS GERAIS

119.34 - DEMONSTRAÇÕES

119.35 - REQUISITOS DO REQUERIMENTO PARA CERTIFICAÇÃO. TODOS OS OPERADORES

119.36 - REQUISITOS ECONÔMICOS, FINANCEIROS E JURÍDICOS. TODOS OS OPERADORES

119.37 - CONTEÚDO DO CERTIFICADO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO

119.39 - EMISSÃO, RENOVAÇÃO OU INDEFERIMENTO DE UM CERTIFICADO

119.40 - VALIDADE DE UM CERTIFICADO

119.41 - EMENDAS AO CERTIFICADO

119.43 - OBRIGAÇÕES DO DETENTOR DE CERTIFICADO EM RELAÇÃO ÀS SUAS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS

119.47 - SEDE OPERACIONAL, BASE PRINCIPAL DE OPERAÇÕES E BASE PRINCIPAL DE MANUTENÇÃO. MUDANÇA DE ENDEREÇO

119.49 - CONTEÚDO DAS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS

119.51 - EMENDAS ÀS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS

119.53 - ARRENDAMENTO DE AERONAVES COM TRIPULAÇÃO (“WET LEASING”) E OUTROS ARRANJOS PARA TRANSPORTE AÉREO

119.54 APLICAÇÃO DO ARTIGO 83-BIS DO CONVÊNIO INTERNACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

119.55 - OBTENÇÃO DE DESVIO PARA CONDUZIR OPERAÇÕES SOB UM CONTRATO COM AS FORÇAS ARMADAS

119.57 - OBTENÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DE DESVIO PARA EXECUTAR UMA OPERAÇÃO DE EMERGÊNCIA

119.59 - CONDUZINDO ENSAIOS E INSPEÇÕES

119.61 - VALIDADE DAS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS

119.63 - OPERAÇÃO RECENTE

119.65 - PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO REQUERIDO PARA OPERAÇÕES CONDUZIDAS SEGUNDO O RBAC 121

119.67 - PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO: QUALIFICAÇÕES PARA OPERAÇÕES CONDUZIDAS SEGUNDO O RBAC 121

119.69 - PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO REQUERIDO PARA OPERAÇÕES CONDUZIDAS SEGUNDO O RBAC 135

119.71 - PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO: QUALIFICAÇÕES PARA OPERAÇÕES CONDUZIDAS SEGUNDO O RBAC 135

119.73 - DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

SUBPARTE A – GERAL

119.1 – Aplicabilidade

(a) Este regulamento aplica-se a qualquer pessoa operando ou que pretenda operar aeronaves civis:

(1) como operador aéreo regular ou não-regular no transporte aéreo público de passageiros, bens e malas postais; ou

(2) em operações com aviões civis, registrados no Brasil, tendo uma configuração de 20 ou mais assentos para passageiros ou uma capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, na prestação de serviços aéreos privados.

(b) Este regulamento estabelece:

(1) os tipos de certificados para operadores aéreos emitidos pela ANAC, incluindo o Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) e o Certificado de Operador Aéreo Privado (COAP);

(2) os requisitos para certificação que um operador deve atender para obter e manter um certificado autorizando operações segundo os RBAC 121, 125 ou 135 e as especificações operativas para cada espécie de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada segundo o RBAC 121 ou 135;

(3) os requisitos que um operador deve atender para conduzir operações segundo os RBAC 121, 125 ou 135, quando operando cada classe e tamanho de aeronave autorizada em suas especificações operativas;

(4) requisitos referentes ao arrendamento de aeronaves com tripulantes (“wet leasing”) e outros tipos de acordo para transporte aéreo;

(5) requisitos para obtenção de autorização de desvios para executar operações sob um contrato militar ou para executar uma operação de emergência; e

(6) requisitos para pessoal de administração para operações conduzidas segundo os RBAC 121 ou 135.

(c) As pessoas sujeitas a este regulamento devem atender aos requisitos dos demais RBAC, exceto quando tais requisitos forem alterados pelos RBAC 119, 121, 125 ou 135 ou quando esses últimos RBAC impuserem requisitos adicionais.

(1) *Plano de transição para Operadores Aéreos*: os operadores aéreos em transição das operações sob as regras estabelecidas pelo RBAC 135 para as operações segundo os requisitos do RBAC 121 devem atender ao Programa de Conformidade descrito na seção 121.2 do RBAC 121. [\(Redação dada pela Resolução nº 173, de 28.09.10\)](#)

(d) Este regulamento não se aplica às operações conduzidas segundo os RBAC 129, 133 ou 137.

(e) Exceto para operações de transporte aéreo privado, conduzidas com aviões tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, ou uma capacidade de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, este regulamento não é aplicável para as seguintes operações, mesmo se conduzidas pelo detentor de um certificado de empresa de transporte aéreo:

(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) patrulhamento 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;

(6) reservado; e

(7) operações conduzidas segundo o RBAC 133.

119.3 – Definições

Para os propósitos deste RBAC e dos demais RBAC que regem a operação de aeronaves (RBAC operacionais) são válidas as definições do RBAC 01 e os termos abaixo têm os seguintes significados:

(a) *Aeródromo regular* significa um aeródromo equipado para operações IFR que é utilizado por um detentor de certificado em suas operações regulares e listado em suas especificações operativas.

(b) *Ano em serviço* significa o tempo calendárico transcorrido desde que uma aeronave recebeu seu primeiro certificado de aeronavegabilidade brasileiro ou estrangeiro.

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

(d) *Base principal de manutenção* significa o aeródromo onde se localizam as principais instalações de manutenção de um detentor de certificado (hangares, oficinas, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da sede operacional e/ou da base principal de operações.

(e) *Base principal de operações* significa o aeródromo 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 sede administrativa e/ou da base principal de manutenção. Para os fins deste regulamento, deve ser a sede operacional citada em documentação da Superintendência de Serviços Aéreos da ANAC (ANAC-SSA).

(f) *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).

(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 23, item 25:

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

(B) para tripulantes femininos – 64 kg (140 lb).

(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.

(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.

(g) *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.

(h) *Empresa de transporte aéreo* ou simplesmente *empresa aérea* significa uma entidade jurídica engajada no serviço de transporte aéreo público como operador aéreo regular ou como operador aéreo não-regular.

(i) *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.

(j) *Espécie de operação* significa uma das cinco operações de transporte aéreo público que o detentor de certificado está autorizado a conduzir, como especificado em suas especificações operativas: doméstica, de bandeira, suplementar, complementar ou por demanda.

(k) *Escritório Emissor de Certificado – EsEC*: 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 Segurança Operacional ou uma das Unidades Regionais.

(l) *Gestor Responsável da Empresa de Transporte Aéreo* é a pessoa única e identificável que, na estrutura organizacional da Empresa de Transporte Aéreo, 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 arquivados na Superintendência de Serviços Aéreos – SSA.

(m) *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.

(n) *Inspetor de aviação civil – INSPAC* —é uma pessoa credenciada pela autoridade de aviação civil que está, como seu representante, autorizada a realizar as atividades de fiscalização da aviação civil.

(o) *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 em 121.583(a) ou 135.85. As operações cargueiras, para os objetivos deste regulamento e dos RBAC 121 e 135, são consideradas como operações suplementares ou por demanda, como aplicável, mesmo que o detentor de certificado possua uma concessão para conduzir operações de transporte aéreo regular de carga.

(p) *Operação complementar* significa qualquer operação regular conduzida por uma pessoa operando um dos tipos de aeronave citados a seguir, com uma frequência semanal total de operação de pelo menos 02 (cinco) circuitos fechados, em pelo menos uma rota entre dois ou mais aeródromos regulares, de acordo com horários de voo tornados públicos:

(1) aviões propelidos a hélice tendo uma configuração para passageiros com 9 assentos ou menos, excluindo cada assento para tripulante, e uma capacidade máxima de carga paga de 3400 kg (7500 libras) ou menos; ou

(2) aeronaves de asas rotativas.

NOTA – A definição constante do parágrafo (p)(1) da seção 119.3 refere-se a situação ao final do processo de transição descrito na seção 121.2 do RBAC 121.

(q) *Operação de bandeira* significa qualquer operação regular conduzida por uma pessoa operando quaisquer dos aviões citados no parágrafo (1) desta definição e nas localidades descritas no parágrafo (2) desta definição:

(1) aviões:

(i) aviões propelidos a jato

(ii) aviões propelidos a hélice tendo uma configuração para passageiros com mais de 9 assentos excluindo cada assento para tripulantes; ou

(iii) aviões propelidos a hélice tendo uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 lb).

(2) localidades:

(i) entre qualquer aeródromo regular dentro do território brasileiro e qualquer aeródromo regular fora do território brasileiro; ou

(ii) entre qualquer aeródromo regular fora do território brasileiro e outro aeródromo regular também fora do território brasileiro.

(r) *Operação doméstica* significa qualquer operação regular conduzida por uma pessoa operando quaisquer dos aviões descritos no parágrafo (1) desta definição e nas localidades descritas no parágrafo (2) desta definição:

(1) aviões:

(i) aviões propelidos a jato;

(ii) aviões propelidos a hélice tendo uma configuração para passageiros com mais de 9 assentos, excluindo cada assento para tripulantes; ou

(iii) aviões propelidos a hélice tendo uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 lb).

(2) localidades: entre quaisquer aeródromos dentro do Brasil.

(s) *Operação não-regular* significa uma operação de serviço transporte aéreo público para a qual o horário, o local de partida e o local de destino são função da demanda e cujo preço pode ou não ser especificamente negociado com os usuários ou com seus representantes.

(t) *Operação por autorização* significa uma operação realizada com autorização da União

(u) *Operação por concessão* significa uma operação realizada por concessão da União.

(v) *Operação por demanda* significa qualquer uma das seguintes operações de transporte aéreo público não-regular:

(1) operação de transporte de passageiros conduzida através de oferta pública de vagas (“charter”) ou qualquer outra operação na qual o horário, o local de partida, o local de destino e o preço são especificamente negociados entre o usuário e o operador ou representante do operador e que seja um dos seguintes tipos de operação:

(i) operações conduzidas em aviões, incluindo aviões propelidos a jato, tendo uma configuração para passageiros de 30 ou menos assentos, excluindo cada assento para tripulante, e uma capacidade máxima de carga paga de 3400 kg (7500 lb) ou menos, exceto que operações usando um específico avião que também é usado em operações domésticas ou de bandeira, e listado nas especificações operativas como requerido por 119.49(a)(4) para tais operações, são consideradas como operações suplementares.

(ii) operações de transporte aéreo público conduzidas com aviões tendo uma configuração para passageiros com menos de 20 assentos, excluindo cada assento para tripulante, e uma capacidade de carga paga inferior a 2720 kg (6000 libras); ou

(iii) operação conduzida em aeronaves de asas rotativas.

(2) operações cargueiras conduzidas com aviões propelidos a hélice tendo uma capacidade de carga paga de 3400 kg (7500 lb) ou menos ou com aeronaves de asas rotativas.

(w) *Operação regular* significa uma operação de transporte aéreo público para a qual o detentor do certificado ou seu representante informa previamente o horário e local de partida e o local de chegada.

(x) *Operação suplementar* significa qualquer operação de transporte aéreo público não-regular conduzida com os aviões descritos no parágrafo (1) desta definição e que seja um dos tipos de operação descritos no parágrafo (2) desta definição:

(1) aviões:

(i) aviões tendo uma configuração para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo cada assento para tripulante;

(ii) aviões tendo uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 lb);

(iii) cada avião propelido a hélice tendo uma configuração para passageiros com mais de 9 e menos de 31 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, que seja também usado em operações domésticas ou de bandeira e assim listados nas especificações operativas para tais operações, como requerido por 119.49(a)(4); ou

(iv) cada avião propelido a jato tendo uma configuração para passageiros com 1 ou mais e menos de 31 assentos, excluindo cada assento para tripulantes, e que seja também utilizado em operações domésticas ou de bandeira, sendo listado nas especificações operativas, como requerido por 119.49(a)(4), para tais operações.

(2) tipos de operação:

(i) operações para as quais o horário e o local de partida, assim como o local de destino, são especificamente negociados com o usuário ou seu representante;

(ii) operações cargueiras; ou

(iii) operações de fretamento (“charter”) transportando passageiros.

(y) *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.

(z) *Operação transportando passageiros* significa qualquer operação de aeronave transportando pessoas, a menos que as únicas pessoas transportadas na aeronave sejam aquelas identificadas em 121.583(a) ou 135.85, conforme aplicável. 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.

(aa) *Operador aéreo não-regular* significa uma pessoa que provê ou se oferece para prover serviço de transporte aéreo público não-regular, com autorização do poder público, e que tem controle sobre as funções operacionais desempenhadas no provimento de tal transporte.

(bb) *Operador aéreo regular* significa uma pessoa que provê ou se oferece para prover serviço de transporte aéreo público regular, por concessão do poder público, e que tem controle sobre as funções operacionais desempenhadas no provimento de tal transporte.

(cc) *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.

(dd) *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.

(ee) *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.

(ff) *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, localizada em um aeródromo. Para os objetivos deste regulamento, a Sede Operacional citada em documentação da ANAC-SSA deve ser a *base principal de operações* como definida nesta seção.

(gg) *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.

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

(ii) *“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

119.5 - Certificações, Autorizações e Proibições

(a) Certificações

(1) Uma pessoa detentora de uma Concessão para condução de serviços de transporte aéreo público regular emitida pela ANAC deve obter um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) e respectivas especificações operativas antes de iniciar tais operações.

(2) Uma pessoa detentora de uma Autorização para condução de serviços de transporte aéreo público não-regular emitida pela ANAC deve obter um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e respectivas especificações operativas antes de iniciar tais operações.

(3) Uma pessoa que conduza serviços de transporte aéreo privado, como operador de aeronaves civis registradas no Brasil tendo uma configuração com 20 ou mais assentos para passageiros ou uma capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, deve obter um Certificado de Operador Aéreo Privado (COAP) antes de iniciar suas operações.

(b) Autorizações

(1) O Certificado ETA e o COAP autorizam seu detentor a realizar operações em conformidade com:

(i) os requisitos estabelecidos em cada parágrafo das referidas seções para a espécie de operação conduzida segundo o disposto em 119.21, 119.23 ou 119.25;

(ii) as apropriadas autorizações, limitações e procedimentos especificados para cada espécie de operação; e

(2) Uma pessoa certificada para engajar-se em operações de transporte aéreo público segundo o RBAC 121, RBAC 135, ou ambos receberá apenas um Certificado ETA.

(3) O detentor de um certificado autorizando operações segundo o RBAC 121 pode ter incluída em suas especificações operativas a autorização para condução de algumas operações segundo o RBAC 135, sendo vedado ao detentor de um certificado autorizando operações segundo o RBAC 135 conduzir operações segundo o RBAC 121.

(c) Proibições

(1) Nenhum explorador realizará serviços de transporte aéreo público sem um apropriado certificado e respectivas especificações operativas.

(2) Ninguém pode operar como explorador de serviços de transporte aéreo público sem um apropriado certificado e respectivas especificações operativas

(3) Ninguém pode operar como explorador de serviços de transporte aéreo público em violação a autorização de desvio ou exceção emitida em seu nome ou de seu representante.

- (4) Um detentor de certificado emitido segundo este regulamento não pode operar aeronaves segundo os RBAC 121 ou 135 em uma área geográfica, a menos que suas especificações operativas autorizem, especificamente, operações em tal área.
- (5) Uma pessoa detentora de um COAP não pode conduzir qualquer serviço aéreo com fins lucrativos.
- (6) Uma pessoa detentora de um Certificado ETA só pode conduzir serviços aéreos privados em seu próprio proveito (traslado, treinamento de tripulantes, transporte de empregados, etc.).
- (7) Ninguém pode fazer propaganda ou oferecer-se para executar uma operação sujeita a este regulamento, a menos que esteja autorizado pela ANAC a conduzir tal operação.
- (8) Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, o RBAC 121, o RBAC 135 e o RBAC 125 sem, ou em violação de, seu certificado ou suas especificações operativas.

119.7 - Especificações operativas

- (a) Cada especificação operativa emitida para um detentor de certificado deve conter:
- (1) as autorizações, limitações e procedimentos segundo os quais cada espécie de operação, se aplicável, 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 especificações operativas identificando espécies de operações autorizadas, as especificações operativas são vinculadas, mas não constituem parte do Certificado ETA ou do COAP.

119.9 - Utilização do nome comercial

- (a) Nenhum explorador sujeito a este regulamento pode operar uma aeronave segundo os RBAC 121 ou 135 utilizando um nome comercial diferente daquele constante nas suas especificações operativas.
- (b) Nenhuma detentor de certificado pode operar uma aeronave segundo os RBAC 121 ou 135, a menos que seu nome comercial esteja legivelmente escrito na aeronave e seja sempre claramente visível e compreensível pelo lado de fora da aeronave por uma pessoa no solo. A forma de escrever o nome na aeronave e legibilidade do mesmo devem ser aceitas pela ANAC

SUBPARTE B**APLICABILIDADE DE REQUISITOS OPERACIONAIS PARA AS DIFERENTES ESPÉCIES DE OPERAÇÕES SEGUNDO OS RBAC 121 E 135****119.21 - Operadores aéreos regulares e não regulares engajados em serviços de transporte aéreo público com aviões**

(a) Cada pessoa conduzindo serviços de transporte aéreo público deve atender aos requisitos de certificação e das especificações operativas da subparte C deste regulamento e deve conduzir:

(1) suas *operações domésticas* de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 121, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos.

(2) suas *operações de bandeira* de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 121, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos;

(3) suas *operações suplementares* de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 121, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos. Entretanto, com base em uma verificação da segurança do transporte aéreo, a ANAC pode autorizar ou determinar que tais operações sejam conduzidas segundo os parágrafos (a)(1) ou (a)(2) desta seção;

(4) suas *operações complementares* de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos; e

(5) suas *operações por demanda* de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135, devendo possuir especificações operativas para suas operações emitidas de acordo com tais requisitos.

119.23 - Operadores engajados em serviços aéreos privado em aeronaves com configuração para 20 ou mais assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais.

(a) A menos que uma autorização de desvio tenha sido emitida, cada pessoa que conduza serviços aéreo privado as quais envolvam aviões com configuração para 20 ou mais assentos para passageiros ou capacidade de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, deve:

(1) atender com os requisitos de certificação e de especificações operativas do RBAC 125;

(2) conduzir suas operações com tais aviões em concordância com os requisitos do RBAC 125; e

(3) possuir especificações operativas emitidas de acordo com tais requisitos.

(b) Os prazos para o atendimento a este regulamento serão previstos no RBAC 125.

119.25 - Operadores aéreos regulares e não regulares engajados em serviços de transporte aéreo público com aeronaves de asas rotativas.

(a) Cada pessoa conduzindo serviços de transporte aéreo público com aeronaves de asas rotativas deve atender aos requisitos de certificação e de especificações operativas da subparte C deste regulamento e deve conduzir:

(1) suas operações complementares de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135, devendo possuir especificações operativas para suas operações de acordo com os mesmos requisitos; e

(2) suas operações por demanda de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 135, devendo possuir especificações operativas para suas operações de acordo com os mesmos requisitos.

SUBPARTE C

CERTIFICAÇÃO, ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES CONDUZIDAS SEGUNDO OS RBAC 121 E 135

119.31 – Aplicabilidade

- (a) Esta subparte apresenta:
- (1) requisitos para certificação;
 - (2) estabelece o conteúdo das especificações operativas, e
 - (3) estabelece outros requisitos aplicáveis às operações segundo os RBAC 121, e 135.

119.33 - Requisitos gerais

- (a) Ninguém pode conduzir nenhuma operação de transporte aéreo público de passageiros ou de cargas e/ou malas postais, segundo o RBAC 121 ou 135, a menos que seja brasileiro e:
- (1) possua concessão ou autorização da ANAC para exploração de transporte aéreo público (como aplicável).
 - (2) obtenha um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo;
 - (3) possua especificações operativas onde estejam estabelecidas as autorizações, limitações e procedimentos segundo os quais cada espécie de operação deve ser conduzida.

119.34 – Demonstrações

- (a) Cada requerente de um certificado emitido segundo este regulamento e cada requerente de especificações operativas autorizando uma nova espécie de operação sujeita às seções 121.163 ou 135.145 deve:
- (1) conduzir voos de avaliação operacional durante o processo de certificação para operar segundo o RBAC 121 ou 135.
 - (i) todos os voos de avaliação operacional devem ser realizados de maneira aceitável pela ANAC.
 - (ii) todos os voos de avaliação operacional devem ser realizados segundo requisitos aplicáveis de operação e de manutenção dos RBAC 121 ou 135.
 - (b) A ANAC deve emitir uma carta de autorização (Letter of Authorization - LOA) para cada requerente, definindo os Inspectores de Aviação Civil (INSPAC) que acompanharão os voos de avaliação operacional.

119.35 - Requisitos para requerimento para certificação. Todos os operadores

- (a) Uma pessoa que solicite à ANAC um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA), 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.
 - (3) O requerente deverá encaminhar como anexo a seu requerimento uma Declaração de Conformidade Inicial referenciando todas as seções do RBAC 91 e, conforme aplicável, do RBAC 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.
- (b) Cada requerente deve apresentar o requerimento à ANAC, pelo menos, 120 dias antes da data pretendida para início das operações.

119.36 - Requisitos econômicos, financeiros e jurídicos. Todos os operadores

- (a) Os requisitos econômicos, financeiros e jurídicos necessários à obtenção da autorização jurídica de funcionamento de uma empresa de transporte aéreo são estabelecidos em normas específicas da Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) 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.
- (b) Se por razões econômicas, financeiras ou jurídicas o detentor de certificado não for mais capaz de conduzir uma operação segura, seu certificado deixará de ser válido, ensejando as sanções previstas no parágrafo (a)(2) da seção 119.40.

119.37 - Conteúdo do Certificado de Empresa de Transporte Aéreo

- (a) O Certificado de Empresa de Transporte Aéreo inclui, pelo menos:
- (1) A informação do Estado do explorador e a autoridade expedidora;
 - (2) o número do certificado;
 - (3) nome, razão social (se diferente do nome) e a localização da sede operacional do detentor do certificado;
 - (4) a data de efetivação do certificado; e nome, assinatura e o cargo do responsável pela emissão do certificado;
 - (5) a identificação do EsEC encarregado de administrar o certificado (se aplicável).
- (b) as informações requeridas no parágrafo (a) desta seção deverão, no corpo de certificado, ser traduzidas para o idioma inglês.

119.39 - Emissão, ou indeferimento de um certificado

(a) Para a emissão de um certificado é necessário que:

(1) após proceder às verificações necessárias, a ANAC constatar que o requerente:

(i) atende aos requisitos aplicáveis deste regulamento; e

(ii) possui uma Concessão ou Autorização, conforme aplicável, emitida pela ANAC; e

(iii) está própria e adequadamente equipado da forma e maneira estabelecida pela ANAC, é capaz de conduzir operações seguras segundo as provisões aplicáveis dos RBAC 121 ou 135 e de especificações operativas emitidas segundo este regulamento.

(iv) Conta com:

(A) uma organização adequada;

(B) um método de controle e supervisão das suas operações de voo;

(C) um programa de treinamento; e

(D) acordos de serviço de solo e de manutenção nos aeródromos onde opera de acordo com a escala e a amplitude de suas operações.

(v) dispõe de uma aeronave ou mais aeronaves das quais seja explorador;

(vi) tenha contratado seguros que cubram sua responsabilidade em casos de acidentes, em particular a respeito aos passageiros, a bagagem, a carga e terceiros.

(b) A emissão de um certificado será indeferida se:

(1) após proceder às verificações necessárias, a ANAC constatar que:

(i) o requerente não está própria e adequadamente equipado ou não é capaz de conduzir operações com a segurança requerida pelos RBAC aplicáveis;

(ii) o requerente pretende colocar ou colocou em uma posição administrativa listada em 119.65(a) ou em 119.69(a), como aplicável, uma pessoa que:

(A) há menos de dois anos contados da data de sua indicação, tenha ocupado uma posição administrativa em empresa de transporte aéreo cujo Certificado tenha sido, suspenso por mais de 90 dias, cassado ou cancelado por irregularidade na sua área de responsabilidade;

(B) há menos de dois anos contados da data de sua indicação, tenha ocupado uma posição administrativa em empresa de transporte aéreo cujo Certificado tenha sido, suspenso por mais de 90 dias, cassado ou cancelado por irregularidade na área de sua atuação, tendo tido participação direta ou indireta nos eventos que deram causa à adoção da referida providência administrativa; ou

(C) independente da data de sua indicação, apresente histórico, nos últimos dois anos, de prática reiterada de infrações graves na sua área de atuação, ainda que tais infrações não tenham sido

praticadas pelo indicado na condição de detentor de um cargo de direção requerido ou equivalente.

(2) Uma pessoa que terá controle sobre o requerente, ou que tem substancial parcela na propriedade da empresa, possuiu controle sobre um detentor de certificado ou parcela similar de propriedade de uma empresa cujo certificado tenha sido suspenso ou cassado, e essa pessoa tenha contribuído materialmente para as circunstâncias causadoras da suspensão ou cassação.

119.40 – Validade de um certificado

(a) Um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo emitido segundo este regulamento é efetivo até que:

(1) o detentor do certificado o devolva para a ANAC; ou

(2) a ANAC o suspenda, revogue, casse ou, de outra forma, encerre o certificado.

(b) Dentro dos 30 dias após a data em que um detentor de certificado encerrar operações segundo os RBAC 121 ou 135, seu certificado deve ser devolvido pelo detentor à ANAC.

(c) O detentor de certificado tem a obrigação de manter, durante todo o período de duração de um certificado, conformidade com toda a legislação aplicável à sua operação e o cumprimento de todos os procedimentos e solicitações feitos pela ANAC.

(d) A falta de observação no disposto no parágrafo anterior enseja a aplicação das sanções previstas no parágrafo (a)(2) desta seção.

119.41 - Emendas ao certificado

(a) A ANAC pode emendar qualquer certificado emitido segundo este regulamento se:

(1) for verificado, após as verificações necessárias, que a segurança do transporte aéreo e o interesse público requerem a emenda; ou

(2) o detentor do certificado requerer a emenda e a ANAC verificar que a segurança do transporte aéreo e o interesse público permitem a emenda.

(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 Certificado ETA.

(c) Quando um detentor de certificado requerer uma emenda a seu certificado, o seguinte procedimento se aplica:

(1) o detentor do certificado deve apresentar um requerimento à ANAC com uma antecedência de, pelo menos, 45 dias antes da data para a emenda proposta tornar-se efetiva, a menos que à ANAC aceite um prazo menor; e

(2) o requerimento deve ser preenchido no formato e da maneira prevista pela ANAC.

(d) Quando um detentor de certificado solicitar reconsideração de uma decisão tomada pela ANAC referente a emendas ao seu certificado, o seguinte procedimento é aplicável;

(1) a petição para reconsideração deve ser feita dentro dos 30 dias após a data em que o detentor recebeu a notícia do indeferimento; e

(2) a petição para reconsideração deve ser feita à ANAC.

119.43 - Obrigações do detentor de certificado em relação às suas especificações operativas

(a) Cada detentor de certificado deve manter segregado, em sua sede operacional, um conjunto completo de suas especificações operativas.

(b) Cada detentor de certificado deve inserir extratos pertinentes de suas especificações operativas, ou referências aos mesmos, no Manual Geral de Operações e deve:

(1) identificar claramente tais extratos como partes de suas especificações operativas; e

(2) estabelecer que a conformidade com os requisitos das especificações operativas é mandatória.

(c) Cada detentor de certificado deve manter cada uma das pessoas empregadas em suas operações informadas das provisões de suas especificações operativas aplicáveis aos deveres e responsabilidades da pessoa.

(d) Em suas operações, cada detentor de certificado deve manter em suas aeronaves uma cópia fiel das partes relevantes de suas especificações operativas. Operadores que atuam no estrangeiro devem manter uma cópia fiel traduzida para o inglês das partes relevantes de suas especificações operativas em cada aeronave que realize tais operações.

119.47 – Base principal de operações e base principal de manutenção. Mudança de endereço

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

(b) Pelo menos 90 dias antes da data proposta para mudança de endereço de sua 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.

119.49 - Conteúdo das especificações operativas

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas, de bandeira ou complementares deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:

(1) a localização específica da sede operacional e;

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

(3) referência à concessão para exploração de serviços aéreos públicos regulares emitida ou a ser emitida pela ANAC;

(4) tipo da aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave de utilização autorizada e a identificação de cada aeródromo regular e de alternativa a ser utilizado em operações regulares. Adicionalmente:

(i) sujeito à aprovação da ANAC quanto à forma e conteúdo, o detentor de certificado pode incorporar, por referência, os itens listados no parágrafo (a)(4) desta seção através da manutenção de um documento atualizado e pela referência a tal documento no parágrafo aplicável da especificação operativa; e

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

(5) espécies de operações autorizadas;

(6) autorizações e limitações para rotas e áreas de operação;

(7) limitações de aeródromos;

(8) limitações de tempo, ou padrões para determinar limitações de tempo, para revisões gerais (overhaul), inspeções e verificações em células, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência;

(9) autorização para o método de controlar peso e balanceamento de aeronaves;

(10) requisitos para intercâmbio de equipamentos entre linhas, se for o caso;

(11) informações sobre “wet leasing” de aeronave como requerido por 119.53(c);

(12) qualquer autorização para desvio ou exceção referente a qualquer requisito dos RBAC; e

(13) uma autorização permitindo ou uma proibição de aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos na forma e maneira estabelecida pela ANAC; e

(14) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:

(1) a localização específica da sede operacional; e

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

(3) referência à autorização para exploração de serviços aéreos públicos não-regulares emitida ou a ser emitida pela ANAC;

(4) tipo da aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave de utilização autorizada. Adicionalmente:

(i) sujeito à aprovação da ANAC quanto à forma e conteúdo, o detentor de certificado pode incorporar por referência os itens listados no parágrafo (b)(4) desta seção através da manutenção de um documento atualizado e pela referência a tal documento no parágrafo aplicável da especificação operativa; e

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

(5) espécies de operações autorizadas;

(6) autorizações e limitações para rotas e áreas de operação;

(7) autorizações e limitações especiais de aeródromos;

(8) limitações de tempo, ou padrões para determinar limitações de tempo para revisões gerais (overhaul), inspeções verificações em células, motores, hélices, rotores, dispositivos e equipamentos de emergência;

(9) autorização para o método de controlar peso e balanceamento de aeronaves;

(10) informações sobre “wet leasing” de aeronave como requerido por 119.53(c);

(11) autorizações ou requisitos para conduzir operações suplementares como previsto em 119.21(a)(3);

(12) qualquer autorização para desvio ou exceção referente a qualquer requisito dos RBAC; e

(13) uma autorização permitindo ou uma proibição de aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos na forma e maneira estabelecida pela ANAC; e

(14) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações sob demanda deve obter especificações operativas contendo todas as informações seguintes:

(1) a localização específica da sede operacional do detentor de certificado; e

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

(3) referência à autorização para exploração de serviços aéreos públicos não-regulares emitida ou a ser emitida pela ANAC;

(4) espécies e áreas de operações autorizadas;

(5) categorias e classes de aeronaves que podem ser usadas naquelas operações;

(6) tipo de aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave que estiver sujeita a um programa de manutenção de aeronavegabilidade requerido por 135.411(a)(2).
Adicionalmente:

- (i) sujeito à aprovação da ANAC quanto à forma e conteúdo, o detentor de certificado pode incorporar por referência os itens listados no parágrafo (b)(4) desta seção através da manutenção de um documento atualizado e pela referência a tal documento no parágrafo aplicável da especificação operativa; e
- (ii) o detentor do certificado não pode conduzir nenhuma operação utilizando qualquer aeronave ou aeródromo não listado;
- (7) marcas de nacionalidade e matrícula de cada aeronave a ser inspecionada segundo um programa de inspeções como previsto por 135.419;
- (8) limitações de tempo, ou padrões para determinar limitações de tempo para revisões gerais (overhaul), inspeções e verificações em células, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência de aeronaves sujeitas a um programa de manutenção de aeronavegabilidade como requerido por 135.411(a)(2);
- (9) itens adicionais de manutenção requeridos pela ANAC segundo 135.421;
- (10) informações sobre “wet leasing” de aeronave como requerido por 119.53(c);
- (11) qualquer autorização para desvio ou exceção referente a qualquer requisito dos RBAC; e
- (12) uma autorização permitindo ou uma proibição de aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos na forma e maneira estabelecida pela ANAC; e
- (13) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.

119.51 - Emendas às especificações operativas

- a) A ANAC pode emendar qualquer especificação operativa emitida segundo esta subparte se:
- (1) for verificado, após as verificações necessárias, que a segurança do transporte aéreo e o interesse público requerem a emenda; ou
- (2) o detentor do certificado requerer a emenda e a ANAC verificar que a segurança do transporte aéreo e o interesse público permitem a emenda.
- (3) Se a ANAC emitir uma emenda às especificações operativas, ela entra em vigor a não menos de 30 dias após o detentor de certificado ser notificado sobre ela, a menos que:
- (i) a ANAC considere que existe uma emergência relativa à segurança do transporte aéreo requerendo ação imediata.
- (A) Se a ANAC aprovar a emenda proposta, esta tornar-se-á efetiva na data da aprovação.
- (B) A ANAC enviará uma notificação ao detentor de certificado, onde explicará as razões pelas quais considerou existir uma emergência relativa à segurança das operações requerendo ação imediata ou tornando impraticável ou contrário ao interesse público esperar a entrada em vigor da(s) emenda(s).

119.53 – Arrendamento de aeronaves com tripulação (“Wet leasing”) e outros arranjos para transporte aéreo

(a) A menos que, de outra forma autorizado pela ANAC, um detentor de certificado emitido segundo este regulamento antes de colocar em vigor um contrato de “wet leasing” pelo qual ele deve ceder uma aeronave com tripulação para outro detentor de certificado emitido segundo este regulamento, ambos autorizados a conduzir operações de transporte aéreo público segundo um mesmo RBAC, deve prover à ANAC uma cópia do contrato de “wet leasing” a ser executado, pelo qual ele (arrendador) entregará a aeronave com tripulação a outra pessoa (arrendatário).

(b) Nenhum detentor de certificado emitido segundo este regulamento pode efetuar contratos de “wet leasing” (como arrendatário) de uma empresa aérea estrangeira ou de qualquer outra pessoa estrangeira ou, ainda, de qualquer pessoa não autorizada a engajar-se em serviços de transporte aéreo público (como arrendador).

(c) Ao receber cópia de um contrato de “wet leasing” a ANAC verifica se o arrendatário tem condições de assumir o controle operacional da aeronave e, caso positivo, emite emendas às especificações operativas de cada parte do contrato, como necessário. Caso seja verificado que o arrendatário não tem condições de assumir o controle operacional da aeronave, o contrato não pode ser executado. O arrendador deve prover, pelo menos, as seguintes informações para serem incorporadas às especificações operativas de ambas as partes:

- (1) os nomes das partes do contrato e a duração do mesmo;
- (2) as marcas de nacionalidade e de matrícula de cada aeronave envolvida na operação;
- (3) as espécies de operação (por ex. doméstica, de bandeira, suplementar, complementar ou sob demanda);
- (4) os aeródromos ou as áreas de operação; e
- (5) caso o contrato permita que as partes realizem voos intercalados sob controle operacional de uma e de outra parte, uma declaração especificando a parte considerada como tendo o controle operacional da aeronave em cada voo e os horários, aeródromos ou áreas nas quais tal controle é exercido.

(d) Ao analisar as informações previstas no parágrafo (c) desta seção a ANAC considerará:

- (1) tripulantes e treinamento;
- (2) aeronavegabilidade e execução da manutenção;
- (3) despacho;
- (4) atendimento de rampa à aeronave;
- (5) programação de voos; e
- (6) qualquer outro fator que a ANAC considerar relevante.

(e) Outros arranjos para transporte aéreo:

(1) exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, um detentor de certificado emitido segundo este regulamento e operando segundo os RBAC 121 ou 135 não pode conduzir nenhuma operação para outro detentor de certificado ou para uma empresa aérea estrangeira operando segundo o RBAC 129 ou, ainda, para um estrangeiro engajado em transporte aéreo público somente fora do Brasil, a menos que ele possua Concessão ou Autorização para operar transporte aéreo público emitida pela ANAC, conforme aplicável, e esteja autorizado pelas suas especificações operativas a conduzir as mesmas espécies de operação (como definido em 119.03). O operador conduzindo a operação substituta deve conduzir tal operação de acordo com as mesmas autorizações de operação do operador que contratou as operações substitutas. Essas operações substitutas devem ser conduzidas entre aeródromos para os quais o operador substituído possui autorização para operações regulares ou dentro das áreas de operação para as quais o operador substituído possui autorização para conduzir operações suplementares ou sob demanda.

(f) Um detentor de certificado emitido segundo este regulamento, se autorizado pela ANAC a conduzir operações regulares domésticas, de bandeira ou complementares, 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 do RBAC 121 ou 135 aplicáveis às operações suplementares ou sob demanda.

119.54 Aplicação do Artigo 83-bis do Convênio Internacional de Aviação Civil

(a) Não obstante ao artigos 12, 30, 31 e 32(a) do Convênio Internacional de Aviação Civil (Chicago, 1944), quando uma aeronave com matrícula válida de um Estado contratante seja explorada sob um contrato de arrendamento, fretamento ou intercâmbio de aeronaves ou qualquer outro arranjo similar, por um explorador que não tenha sua sede operacional ou que não tenha sua residência permanente neste Estado, o Estado de matrícula, mediante acordo com aquele Estado, poderá transferir todas ou partes de suas funções e obrigações como Estado de matrícula da referida aeronave segundo os artigos 13, 30, 31 e 32(a). Desta forma, o Estado de matrícula ficará isento das funções e obrigações transferidas.

(b) A transferência não produzirá efeitos em relação aos demais Estados contratantes até que o acordo mencionado seja registrado no Conselho da OACI e publicado conforme com o artigo 83 ou que uma das partes do acordo tenha comunicado diretamente a existência e abrangência do mesmo aos demais estados contratantes.

(c) Esta seção se aplicará na forma e maneira estabelecida pela ANAC.

119.55 - Obtenção de desvio para conduzir operações sob um contrato com as forças armadas

(a) A ANAC pode autorizar um detentor de certificado que seja autorizado a conduzir operações suplementares ou sob demanda a desviar-se dos requisitos aplicáveis deste regulamento, do RBAC 121 ou 135 a fim de realizar operações sob um contrato com as Forças Armadas Brasileiras.

(b) O detentor de certificado que possuir um contrato com o Ministério da Defesa deve submeter a este Ministério um requerimento para obtenção de desvios dos RBAC, se necessários. O Ministério de Defesa deve fazer uma análise do requerimento recebido e encaminhar à ANAC uma proposta consolidando suas necessidades com as necessidades do detentor de certificado.

(c) A ANAC pode autorizar desvios para executar operações sob um contrato militar sob as seguintes condições:

(1) o Ministério da Defesa comunicar à ANAC que a operação é essencial para a defesa nacional; e

(2) o Ministério da Defesa comunicar que a operação não pode ser realizada sem que os desvios sejam autorizados; e

(3) o detentor de certificado executar a operação sob um contrato em benefício das Forças Armadas Brasileiras; e

(4) a ANAC considerar que os desvios têm base no interesse público e não apenas em vantagens econômicas para o detentor de certificado e para o País.

(d) Nos casos em que a ANAC autorizar desvios segundo esta seção, a ANAC emitirá uma emenda apropriada às especificações operativas do detentor de certificado.

(e) A ANAC pode, a qualquer tempo, cancelar qualquer autorização de desvio concedida segundo esta seção.

119.57 - Obtenção de autorização de desvio para executar uma operação de emergência

(a) Em condições de emergência, a ANAC pode autorizar desvios se:

(1) as referidas condições exigirem o transporte de pessoas ou de suprimentos para a proteção de vidas ou propriedades; e

(2) a ANAC considerar que os desvios são necessários para a condução expedita das operações.

(b) Quando a ANAC autorizar desvios para operações sob condições de emergência:

(1) deve ser emitida uma emenda apropriada às especificações operativas do detentor de certificado; ou

(2) se a natureza da emergência não permitir tempo útil para a emissão dessa emenda:

(i) a ANAC pode autorizar os desvios oralmente; e

(ii) o detentor de certificado deverá enviar à ANAC documentação descrevendo a natureza da emergência dentro das 24 horas após o término da operação.

119.59 - Conduzindo ensaios e inspeções

(a) A qualquer tempo ou lugar, a ANAC pode realizar uma inspeção ou um ensaio para verificar se um detentor de certificado emitido segundo este regulamento está conforme com o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), com os RBAC aplicáveis, com seu certificado e com suas especificações operativas.

(1) A ANAC é representada em ensaios, inspeções e fiscalizações pelos Inspectores de Aviação Civil (INSPAC) que tem suas prerrogativas previstas no RBAC 17.

(b) O detentor de certificado deve:

(1) manter disponível para a ANAC em sua sede operacional:

(i) seu Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e suas especificações operativas; e

(ii) uma listagem atualizada que inclua a localização e as pessoas responsáveis pela conservação de cada registro, documento e relatório, relativos à operação do detentor de certificado, cuja conservação seja requerida na forma e maneira estabelecida pela ANAC .

(2) permitir que a ANAC faça qualquer ensaio ou inspeção necessária para determinar conformidade em relação a qualquer assunto constante do parágrafo (a) desta seção.

(c) Cada empregado ou cada pessoa empregada pelo detentor de certificado que seja responsável pela manutenção dos registros do detentor de certificado deve colocar tais registros à disposição da ANAC.

(d) A ANAC pode estabelecer a capacidade e a competência do detentor de certificado para manter a posse de seu apropriado certificado e/ou de suas especificações operativas através da análise dos dados contidos no parágrafo (a) desta seção ou de quaisquer outros dados aplicáveis.

(e) A falha de um detentor de certificado em tornar prontamente disponível para a ANAC, quando solicitado, seu apropriado certificado, suas especificações operativas ou qualquer registro, documento ou relatório requerido é motivo para a suspensão total ou parcial do referido certificado e especificações operativas.

(f) As inspeções e ensaios previstos nesta seção incluem inspeções nos livros e registros econômico-financeiros do operador.

119.61 Validade das especificações operativas

(a) Especificações operativas emitidas segundo este regulamento, são efetivas a até que:

(1) a ANAC suspenda, revogue , casse ou, de outra forma, cancele o certificado;

(2) as especificações operativas sejam emendadas como estabelecido em 119.51;

(3) o detentor do certificado deixe de conduzir uma espécie de operação por período superior ao período especificado em 119.63 ou deixe de seguir os procedimentos de 119.63 ao reiniciar aquela espécie de operação; ou

(4) a ANAC suspenda ou revogue as especificações operativas.

(b) Dentro dos 30 dias após a data em que um detentor de certificado encerrar operações segundo os RBAC 121 ou 135, suas especificações operativas devem ser devolvidas à ANAC.

119.63 - Operação recente

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode conduzir uma espécie de operação para a qual ele está autorizado por suas especificações

operativas, a menos que tenha conduzido a mesma espécie de operação dentro do número de dias calendáricos consecutivos conforme este parágrafo;

(1) para operações domésticas, de bandeira e complementares – 60 dias; e

(2) para operações suplementares e sob demanda – 90 dias, exceto que, se o detentor de certificado tiver autorização para conduzir operações domésticas, de bandeira ou complementares e tiver conduzido tais operações dentro dos 30 dias anteriores, este parágrafo não se aplica.

(b) Se um detentor de certificado não conduzir uma espécie 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 espécie de operação, a menos que:

(1) ele avise à ANAC pelo menos 15 dias calendáricos consecutivos antes de retomar aquela espécie 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 propriamente equipado e capaz de conduzir operações seguras.

119.65 - Pessoal de administração requerido para operações conduzidas segundo o RBAC 121

(a) Cada detentor de certificado deve possuir pessoal técnico e administrativo suficiente e qualificado para assegurar alto grau de segurança em suas operações. O detentor de certificado deve ter pessoal qualificado servindo nas seguintes posições ou posições equivalentes:

(1) Diretor ou Gerente de Segurança Operacional.

(2) Diretor ou Gerente de Operações.

(3) Piloto Chefe.

(4) Diretor ou Gerente de Manutenção.

(5) Inspetor Chefe.

(6) Gestor Responsável da Empresa de Transporte Aéreo.

(b) A ANAC pode aprovar posições ou número de posições diferentes daquelas listadas no parágrafo (a) desta seção para uma particular operação, se o detentor ou requerente do certificado demonstrar que ele pode realizar essa operação com o mais alto grau de segurança sob a direção de um número menor ou diferentes categorias de pessoal de administração devido:

(1) à espécie de operação envolvida;

(2) ao número e tipo de aviões envolvidos; e

(3) à área de operações.

(c) Os títulos das posições requeridas pelo parágrafo (a) desta seção ou o título e o número das posições equivalentes aprovadas segundo o parágrafo (b) desta seção devem estar nas especificações operativas do detentor de certificado.

(d) As pessoas que servem nas posições requeridas ou aprovadas segundo os parágrafos (a) ou (b) desta seção e quaisquer outros em uma posição exercendo controle sobre operações conduzidas segundo o certificado da empresa devem:

(1) ser qualificado através de treinamento, experiência e perícia;

(2) na extensão de suas responsabilidades, demonstrar entendimento das seguintes matérias no que diz respeito às operações de detentor de certificado:

(i) padrões de segurança em aviação e práticas operacionais seguras;

(ii) os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil - RBAC;

(iii) as especificações operativas do detentor de certificado;

(iv) os requisitos aplicáveis de manutenção e de aeronavegabilidade contidos na legislação; e

(v) o manual requerido pelo RBAC 121.133; e

(3) executar suas obrigações atendendo aos requisitos legais aplicáveis e mantendo operações seguras.

(e) Cada detentor de certificado deve:

(1) estabelecer nas provisões de política geral do manual requerido pelo RBAC 121.133 os deveres, responsabilidades e autoridade do pessoal requerido pelo parágrafo (a) desta seção;

(2) listar no manual os nomes e endereços comerciais dos indivíduos designados para aquelas posições; e

(3) notificar à ANAC, no prazo de 10 dias, qualquer modificação no pessoal ou qualquer vaga aberta em qualquer das posições listadas.

(f) A ANAC pode recusar a indicação para um cargo de direção requerido se o indicado estiver incluído em uma das condições referidas em 119.39(b)(3)(i), (ii), e (4);

(g) Cada empresa deve adotar uma estrutura administrativa que permita a implantação e a manutenção do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, visando atingir o nível aceitável de segurança a ser estabelecido pela ANAC. Cabe ao Diretor ou Gerente de Segurança Operacional a administração do referido sistema dentro da empresa.

119.67 - Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 121

(a) Para atuar como Diretor ou Gerente de Segurança Operacional conforme 119.65(a) uma pessoa deve:

(1) possuir curso de sistema de gerenciamento de segurança operacional reconhecido pela Agência Nacional de Aviação Civil; e

(2) ter pelo menos um ano de experiência de trabalho em setor de segurança operacional ou prevenção de acidentes aeronáuticos em empresa do setor de transporte aéreo ou na Agência Nacional de Aviação Civil.

(3) conhecer as partes pertinentes dos manuais do explorador e de suas Especificações Operativas.

(4) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (a)(2) desta seção podem ser atendidos por militares das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte ou que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, nos últimos 9 anos.

(5) no caso em que a uma pessoa não atenda ao requisito de experiência prescrito em (a)(2), poderá ser enviado currículo, com fundamentação, o qual deverá ser analisado e, se considerado apropriado, aprovado pela ANAC, atendendo deste modo o requisito em questão.

(b) Para atuar como Diretor ou Gerente de Operações, conforme 119.65(a), de um detentor de certificado uma pessoa deve possuir:

(1) uma licença de Piloto de Linha Aérea, ou

(2) uma licença de PC, em detentores de certificado em cujas operações o piloto em comando necessita apenas licença de Piloto Comercial (PC) Se for requerida qualificação para voo por instrumentos (IFR) para qualquer piloto em comando do detentor de certificado, o Diretor ou Gerente de Operações deve, também, possuir qualificação IFR.

(3) pelo menos, 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como gerente ou supervisor em uma posição exercendo controle operacional sobre qualquer operação, utilizando aviões, certificados pelo RBAC 25, conduzida segundo o RBAC 121 ou 135; se o detentor do certificado apenas utilizar aviões não certificados pelo RBAC 25 em suas operações, a experiência requerida poderá ser obtida em operações nestes aviões, e

(i) adicionalmente, pelo menos, 3 anos de experiência como piloto em comando de um avião, certificado pelo RBAC 25, operado segundo os RBAC 121 ou 135.

(4) sem experiência prévia na função, pelo menos 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como piloto em comando de um avião, certificados pelo RBAC25, operando segundo o RBAC 121 ou 135; se o detentor do certificado possuir apenas aviões não certificados pelo RBAC 25 a experiência requerida poderá ter sido obtida nestes aviões;

(5) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (3) e de voo do parágrafo (3)(i) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido

funções de controle operacional em unidades aéreas operando aviões militares que possam ser enquadrados na definição de aviões certificados pelo RBAC 25 em termos de peso máximo de decolagem ou que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(c) Para atuar como Piloto Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve possuir uma licença de PLA com o apropriado Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para o avião mais complexo usado pelo detentor de certificado em suas operações; e

(1) no caso de uma pessoa com experiência prévia como Piloto Chefe, ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de aviões, certificados pelo RBAC 25, operados segundo os RBAC 121 ou 135. Se o detentor do certificado utilizar apenas aviões não certificados pelo RBAC 25 em suas operações, a experiência poderá ter sido obtida nestes aviões.

(2) no caso de uma pessoa sem experiência prévia como Piloto Chefe, ter pelo menos 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como piloto em comando de aviões, certificados pelo RBAC 25, operados segundo os RBAC 121 ou 135. Se o detentor do certificado utilizar apenas aviões não certificados pelo RBAC 25 em suas operações, a experiência poderá ter sido obtida nestes aviões.

(3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(1) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aviões militares que possam ser enquadrados na definição de aviões certificados pelo RBAC 25 em termos de peso máximo de decolagem ou que exerceram atividades de INSPAC Piloto ou Operações por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve:

(1) ser engenheiro aeronáutico registrado junto ao CREA/CONFEA ou ser engenheiro mecânico registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer atividades de direção de serviços técnicos referentes a aeronaves, seus sistemas, seus equipamentos e seus serviços afins e correlatos.

(2) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.

(e) Para atuar como Inspetor Chefe segundo 119.65(a) uma pessoa deve:

(1) ser habilitado como em (d)(1), ou:

(i) mecânico de manutenção aeronáutica, habilitado pela ANAC nos grupos células e grupo motopropulsor, há pelo menos 3 anos contínuos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões, dos quais pelo menos 1 ano como inspetor de manutenção ou de aeronavegabilidade;

(ii) técnico de nível superior registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, há pelo menos 3 anos contínuos no exercício de atividades variadas de manutenção de grandes aviões para um detentor de certificado ou empresa de manutenção aeronáutica;

(2) conhecer o conteúdo das seções de manutenção do manual e das especificações operativas do detentor de certificado e das provisões aplicáveis deste regulamento necessárias à execução adequada de suas obrigações.

(f) Um detentor de certificado pode requerer um desvio para empregar um a pessoa que não atende o previsto nesta seção desde que o escritório de certificação competente julgue que esta pessoa possui uma experiência comparável pode efetivamente desempenhar as funções de acordo com os requisitos deste RBAC e do Manual Geral de Operações do detentor do certificado. Qualquer desvio deferido de acordo com este parágrafo deve levar em conta o tamanho e abrangência das operações e qualificação do pessoal técnico do detentor do certificado. Qualquer desvio deferido como previsto neste parágrafo pode ser cancelado pelo escritório de certificação competente a qualquer tempo

119.69 - Pessoal de administração requerido para operações conduzidas segundo o RBAC 135

(a) Cada detentor de certificado deve possuir pessoal técnico e administrativo suficiente e qualificado para assegurar alto grau de segurança em suas operações. O detentor de certificado deve ter pessoal qualificado trabalhando nas seguintes posições ou posições equivalentes:

- (1) Diretor ou Gerente de Operações;
- (2) Piloto Chefe;
- (3) Diretor ou Gerente de Manutenção;
- (4) Diretor ou Gerente de Segurança Operacional.
- (5) Gestor Responsável da Empresa de Transporte Aéreo, e

(b) A ANAC pode aprovar posições e números de posições diferentes daquelas listadas no parágrafo (a) desta seção para uma particular operação se o detentor ou requerente do certificado demonstrar que ele pode realizar a operação com alto grau de segurança sob a direção de um número menor ou diferentes categorias de pessoal de administração, segundo as especificidades abaixo:

- (1) espécie de operação envolvida;
- (2) número e tipo de aeronaves envolvidas; e
- (3) à área de operações.
- (4) é facultativa a conformidade com o parágrafo (a) desta seção para Empresas que utilizem em suas operações apenas um piloto e uma aeronave com motores convencionais, que deverão possuir estrutura administrativa mínima aprovada pela ANAC.

(c) Os títulos das posições requeridas pelo parágrafo (a) desta seção ou o título e número das posições equivalentes aprovadas segundo o parágrafo (b) desta seção devem ser apresentados nas especificações operativas do detentor do certificado.

(d) As pessoas que servem nas posições requeridas ou aprovadas segundo os parágrafos (a) ou (b) desta seção, ou qualquer outro em posição de exercer controle sobre operações conduzidas segundo o certificado, devem:

(1) ser qualificados através de treinamento, experiência e habilidade;

(2) na extensão de sua responsabilidade, ter entendimento dos seguintes assuntos no que diz respeito às operações do detentor de certificado:

(i) padrões de segurança em aviação e práticas operacionais seguras;

(ii) Regulamentos Brasileiros de Certificação Aeronáutica;

(iii) especificações operativas do detentor de certificado;

(iv) os requisitos de aeronavegabilidade e manutenção dos RBAC; e

(v) o manual requerido pelo 135.21; e

(3) executar suas obrigações atendendo aos requisitos legais aplicáveis e mantendo operações seguras.

(e) Cada detentor de certificado deve:

(1) estabelecer nas provisões de política geral do manual requerido por 135.21 os deveres, responsabilidades e autoridade do pessoal requerido pelo parágrafo (a) desta seção;

(2) listar no manual os nomes e endereços comerciais das pessoas designados para aquelas posições; e

(3) notificar à ANAC, no prazo de 10 dias, qualquer modificação no pessoal ou qualquer vaga aberta em qualquer das posições listadas.

(f) Cada empresa deve adotar uma estrutura administrativa que permita a implantação e a manutenção de um sistema de gerenciamento da segurança operacional, visando atingir o nível aceitável de segurança a ser estabelecido pela ANAC. Cabe ao Diretor ou Gerente de Segurança Operacional a administração do referido sistema dentro da empresa.

119.71 - Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 135

(a) Para atuar como Diretor ou Gerente de Segurança Operacional conforme o 119.69 (a) uma pessoa deve:

(1) possuir curso de sistema de gerenciamento de segurança operacional reconhecido pela Agência Nacional de Aviação Civil; e

(2) ter pelo menos um ano de experiência de trabalho em setor de segurança operacional ou prevenção de acidentes aeronáuticos em empresa do setor de transporte aéreo ou na Agência Nacional de Aviação Civil.

(3) conhecer as partes pertinentes dos manuais do detentor do certificado e suas especificações operativas

(4) o requisito de experiência administrativa do parágrafo (a)(2) desta seção pode ser atendido por militares das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte ou que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(5) no caso em que a uma pessoa não atenda ao requisito de experiência prescrito em (a)(2), poderá ser enviado currículo, com fundamentação, o qual deverá ser analisado e, se considerado apropriado, aprovado pela ANAC, atendendo deste modo o requisito em questão.

(b) Para atuar como Diretor ou Gerente de Operações, conforme 119.69 (a)(1) de um detentor de certificado, uma pessoa deve possuir:

(1) uma licença de Piloto de Linha Aérea (PLA) se qualquer operação requerer que o piloto em comando necessite de igual licença,

(2) uma licença de Piloto Comercial (PC) se as operações somente requeiram que o piloto em comando possua apenas licença de Piloto Comercial (PC), se for requerida qualificação para voo por instrumentos (IFR) para qualquer piloto em comando do detentor de certificado, o Diretor ou Gerente de Operações deve, também, possuir qualificação IFR. Adicionalmente ele deve:

(i) ter pelo menos 3 anos de experiência como gerente ou supervisor em uma posição exercendo controle operacional sobre qualquer operação conduzida segundo o RBAC 121 ou 135; ou

(ii) sem experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como piloto em comando de uma aeronave operando segundo o RBAC 121 ou 135;

(3) os requisitos de experiência administrativa do parágrafo (b)(2)(i) e de voo do parágrafo (b)(1) e (2) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(c) Para atuar como Piloto Chefe, segundo 119.69(a), de um detentor de certificado conduzindo qualquer operação na qual o piloto em comando deve possuir licença de PLA, uma pessoa deve possuir uma licença de PLA com as apropriadas qualificações e deve ser qualificada para trabalhar como piloto em comando na aeronave mais complexa utilizada pelo detentor de certificado em suas operações; e

(1) uma pessoa assumindo o cargo de Piloto Chefe sem experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como piloto em comando de uma aeronave operada segundo os RBAC 121 ou 135; ou;

(2) uma pessoa assumindo o cargo de Piloto Chefe com experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de uma aeronave operada segundo os RBAC 121 ou 135.

(3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(2) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(d) Para atuar como Piloto Chefe, segundo 119.69(a), de um detentor de certificado conduzindo operações nas quais o piloto em comando deve possuir apenas licença de PC, uma pessoa deve possuir, pelo menos, a mesma habilitação. Se for requerida qualificação IFR para qualquer piloto em comando desse detentor de certificado, o Piloto Chefe também deve possuir qualificação IFR. O Piloto Chefe deve ser qualificado para trabalhar como piloto em comando na aeronave mais complexa utilizada pelo detentor de certificado em suas operações. Em adição, o Piloto Chefe deve:

(1) no caso de uma pessoa sem experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência, dentro dos últimos 6 anos, como piloto em comando de uma aeronave operada segundo os RBAC 121 ou 135; ou

(2) uma pessoa com experiência prévia na função, ter pelo menos 3 anos de experiência como piloto em comando de uma aeronave operada segundo os RBAC 121 ou 135.

(3) os requisitos de experiência de voo do parágrafo (c)(1) desta seção podem ser atendidos por pilotos das Forças Armadas, da reserva, que tenham exercido funções de controle operacional em unidades aéreas operando aeronaves militares de qualquer porte e que exerceram atividades de INSPAC OPS por 3 anos, dentro dos últimos 9 anos.

(e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, segundo 119.69(a), uma pessoa deve:

(1) no caso de empresas que operam: aviões com PMD maior do que 5670 kg e com configuração para passageiros com mais de dezenove assentos ou helicópteros com PMD maior do que 2730 kg e configuração para passageiros com mais de nove assentos:

(i) ser engenheiro aeronáutico registrado junto ao CREA/CONFEA; ou

(ii) ser engenheiro mecânico registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer atividades de direção de serviços técnicos referentes a aeronaves, seus sistemas, seus equipamentos e seus serviços afins e correlatos.

(2) no caso de empresas que operam: aviões com PMD maior do que 5670 kg e com configuração para passageiros com dezenove ou menos assentos ou helicópteros com PMD maior do que 2730 kg e configuração para passageiros com nove ou menos assentos:

(i) as opções (1)(i) ou (1)(ii) acima; ou

(ii) ser registrado junto ao CREA/CONFEA como técnico de grau médio para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, desde que seja também engenheiro mecânico registrado junto ao CREA e tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada; ou

(iii) ser um técnico de nível superior registrado junto ao CREA/CONFEA para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, tenha concluído com

aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e tenha, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, a seguinte experiência nos últimos 24 meses:

- (A) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação;
- (B) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos;
- (C) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves; ou
- (D) ter estado engajado em qualquer combinação das atividades requeridas por (2)(iii)(A), (B) ou (C) deste parágrafo; e
- (E) ter executado essas funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa.

(3) no caso de empresas que operam: aviões com PMD menor ou igual a 5670 kg ou helicópteros com PMD menor ou igual a 2730 kg

(i) as opções (2)(i), (2)(ii) ou 2(iii) acima; ou [\(Redação dada pela Resolução nº 307, de 06.03.14\)](#)

(ii) ser registrado junto ao CREA/CONFEA como técnico de grau médio para exercer as atividades referentes a aeronaves, seus sistemas e seus componentes, tenha concluído com aproveitamento um curso designado pela ANAC, abrangendo controle de manutenção e aeronavegabilidade continuada e tenha, pelo menos, 03 anos de experiência em manutenção como mecânico qualificado incluindo, no momento de sua designação como chefe de manutenção, a seguinte experiência nos últimos 24 meses:

- (A) ter trabalhado como mecânico de acordo com sua habilitação e sua qualificação;
- (B) ter executado supervisão técnica sobre outros mecânicos;
- (C) ter supervisionado, com autoridade administrativa, serviços de manutenção ou modificações em aeronaves; ou
- (D) ter estado engajado em qualquer combinação das atividades requeridas por (3)(ii)(A), (B) e (C) deste parágrafo; e
- (E) ter executado essas funções em aeronaves de mesma categoria de certificação, motorização similar e peso máximo de decolagem equivalentes daquelas operadas pela empresa.

119.73 – Disposições transitórias

(a) Enquanto o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional da detentora do certificado não estiver aceito pela Agência Nacional de Aviação Civil, cada detentor de certificado, deve designar pelo menos uma pessoa qualificada como Agente de Segurança de Voo (ASV), nos termos da legislação específica.

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

(c) Cada detentor de certificado para o qual tenha sido emitido um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA) e respectivas especificações operativas segundo os RBHA 119, 121 ou 135 antes da data de aprovação deste regulamento pode permanecer atendendo aos requisitos do RBHA 119, 121 ou 135 vigentes até a véspera da data da aprovação deste regulamento, como aplicável, até 1 ano após a data de aprovação deste documento ou até receber especificações operativas emitidas de acordo com o RBAC 119 vigente na data de aprovação do mesmo, o que ocorrer primeiro.

(d) Pessoas que estejam em processo de certificação para conduzir operações segundo os RBAC 121 ou 135 devem atender aos requisitos deste Regulamento, facultado um prazo adicional de até 1 ano após a data da sua aprovação. A critério dos EsEC, documentos usados na certificação em curso poderão ser aceitos no cumprimento do disposto neste RBAC.